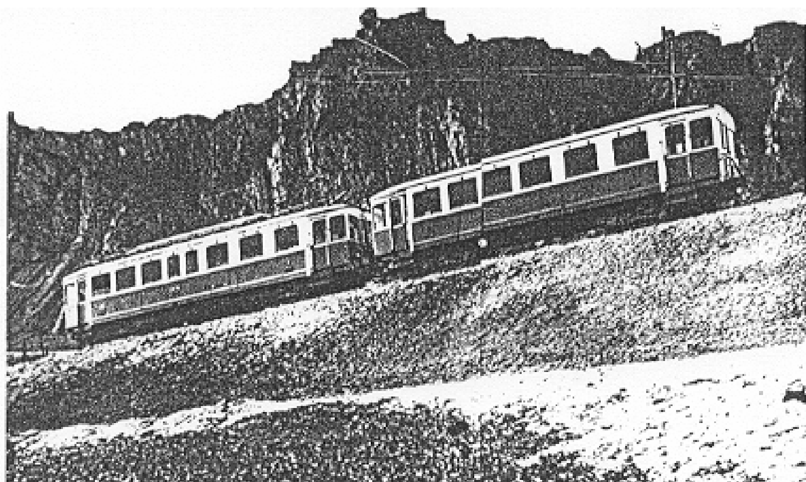
Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano





1932, ex Ferrovia Rimini-San Marino, elettromotrici bianco-celesti

1932, eks Fervojo Rimini-San Marino, motorvagonoj elektraj , blanklazuraj

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote sociali IFEA

Attenti: per il **2005** la quota è di **€ 20,00**. I ritardatari per il 2004 devono versare insieme € 35,00 per i due anni.
L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.
Per memoria, ecco le varie possibilità di adesione presso l'IFEA e alcune offerte di pubblicazioni o di altre cose.

Quote o materiali (in Euro)	*= €*
IFEA/IFEF (tutti)	20,00
FEI (ordinario)	28,00
FEI (giovane o familiare)	14,00
DLF (Effettivo)	10,00
DLF (Aderente = familiare)	10,00
DLF (Giovane, min. di 18 anni)	5,00
DLF (Frequentatore)	15,00
Circ. Cult. Gruppo E-o Bologna	10,00
Lessico Ferroviario RailLex	10,00
Historio de IFEF	2,50
Suplemento al Historio 84-99	2,50
Catalogo Fondo Librario BO	2,50
L'E-o in Emilia Romagna	5,00
Ĉu vi deziras korespondi?	0,50
Distintivi	1,50

Prezzi, più eventuali spese postali. Per minimo 3 copie: il prezzo di 2. Per minimo 3 distintivi: invio gratis. Rivolgersi al Sk, Via Misa 4, 40139 Bologna BO o all'IFEA, c/o DLF BO, via Serlio 25/2, 40128 Bologna BO.

N-ro Conto Corrente Postale IFEA:

14 78 24 03

Rinnovate subito la quota: l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.

UEA-Konto: robo-r

Segnalate sempre: causale, cambio di dati e di indirizzo!

Iscrivete o fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità. Ω La Kasisto

Kolofono

ITALA FERVOJISTO - IL FERROVIERE ITALIANO
Informa Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), dulingve redaktita (itale kaj esperante).
Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF), redatto bilingue (italiano e Esperanto).

Adreso /Redaktejo: Bolognesi / Tornillo
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna (Italio),
☎ + fakso (post anonco) ++39 051 547247,
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>. /
✉ Via S. D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO (Italio),
💻 <vitorni@virgilio.it>.

Senpage al la membroj - Gratis ai membri - Mempresita - Stampato in proprio - Kvarmonata/neregula - Quadrimensile/non regolare.

Enhavo

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti. La Redazione

Note di reda*zione*… Atten*zione*…

Cari *samideani,*
(ormai abbiamo italianizzato questo termine, e lo sento suonare dolce e gentile), in questo numero trovate alcune novità ferroviarie, un fantasioso futuristico progetto, alcuni pizzichi di buoni auspici, di satira, di buonumore, una breve biografia; una poesia; e poi, per non dimenticare il passato, alcuni storiche informazioni, tecniche, sociali, di costume e personali.

Vi invito anche a leggere a pagina 82 di *Internacia Fervojisto* 2004/6, che vi giunge insieme a questo numero, eventualmente per offrire le vostre testimonianze di vita esperantista, nella fattispecie a livello internazionale.

Annotate i titoli degli opuscoli citati, controllate, e se non li possedete, chiedeteli. Non potete non conoscere la storia esperantista della nostra categoria che è ricca e meravigliosa e, almeno in certi tempi, anche eroica. Esserne orgogliosi è un punto di forza, oltre che un dovere. E, se pensate che stia esagerando, dopo avere ben letto, sappiatemi dire.

Capita a proposito l'aforisma che recita: *Se non possiamo essere sicuri verso dove stamo andando, conosciamo bene almeno da dove veniamo.*

Noi ferrovieri esperantisti sappiamo bene anche dove andiamo, almeno a breve termine, e quindi, con lena e con il giusto entusiasmo, proseguiamo verso il nostro "prossimo" centenario.

Avrete più volte notato che non è mai agevole consultare un libro di storia se mancano le liste dei nomi, dei luoghi, degli eventi, ecc., menzionati nel testo. Di solito è un problema di costi editoriali, ma anche di faticoso e meticoloso lavoro. Anche i nostri tre citati libretti (che sommano ben 168 pagine ricche di eventi!) sono nelle stesse condizioni.

Ho perciò intrapresa la compilazione di quelle liste, sicuramente utili, per facilitare la ricerca dei dati riguardanti i 90 anni di storia dell'IFEF. Le ho raccolte in un opuscolo fitto fitto di ben 24 pagine. Ringrazio di cuore l'amico Gianfranco Tomba per l'accurato lavoro di controllo.

Non appena sarà possibile, diffonderò quelle pagine almeno per via elettronica.

A proposito, se possedete un indirizzo elettronico e non lo avete mai comunicato, scrivetemi un messaggio (indirizzo a pag. 2).

Ma anche circa la nostra storia in Italia abbiamo parecchio materiale inedito, dati su colleghi scomparsi e no, attivi prima di noi. Bisognerà divulgarlo e sforzarsi di migliorarlo e completarlo.

Sull'esempio di Gino Corso, ma anche del dott. Paolo Bononi, inviatemi dei resoconti sulla vita esperantista che abbia avuto qualche risvolto con il mondo ferroviario.

Aderite al Congresso di Braşov… non ve ne pentirete e l'anno dopo… a Shanghai…

RoBo

Alta Fervoja Kapacito Italio-Svisio

Laŭ duflankaj akordiĝoj subskribitaj en 1999 ĝis 2013, Italio investis 5 milionojn da Eŭroj por realigi la fervojan "Alta Kapacito" per surferaj koridoroj inter Norda Eŭropo kaj la Mediteranea Maro.
Svisio investis 20 milionojn da Eŭroj kaj jam disvolviĝas la laboroj por du tuneloj: la unua, tiu de la branĉtrako de St. Gotthard (57 km, finpreta en 2015) estos la plej longa tunelo en la mondo, kunligonte Zürich kun la tria intermontpasejo Milano-Genova, realigenda inter la strategiaj italaj konstruaĵoj; la dua, tiu de Loetschberg (35 km, finpreta en 2007) kunligos Baselon, via Simplono, kun Novara kaj Genova.
Oni estas ankaŭ decidanta pri nova traksekcio (7 km) inter Arcisate (IT) kaj Stabio (CH) por kunligi Luganon (CH) kun Varese (IT) kaj la flughaveno Malpensa (IT), kiu povus iĝi la flughaveno de Canton Ticino (CH) kaj unu el la plej gravaj en Suda Eŭropo, sed la du fervojoj ne akordiĝas pri kiamaniere utiligi la kunligon: por Svisio, oni transportu nur la pasaĝerojn, dum por Italio ankaŭ la varojn. *ViTo*

Alta Capacità Ferroviaria Italia-Svizzera

In base ad accordi bilaterali sottoscritti nel 1999 fino al 2013, l'Italia investirà 5 milioni di Euro per realizzare la "Alta Capacità" ferroviaria con corridoi su ferro tra il Nord Europa e il Mediterraneo.
La Svizzera ha investito 20 milioni di Euro e sono già in corso i lavori per due tunnel: il primo, quello del raccordo del San Gottardo (57 km, pronto nel 2015) sarà la galleria più lunga al mondo e collegherà Zurigo con il terzo valico Milano-Genova, da realizzare tra le opere strategiche italiane; il secondo, quello del Loetschberg (35 km, pronto nel 2007) collegherà Basel, via Sempione, con Novara e Genova.
Si sta anche decidendo per un nuovo tratto di linea (7 km) fra Arcisate (IT) e Stabio (CH) per collegare Lugano (CH) a Varese (IT) e all'aeroporto di Malpensa (IT), che potrebbe diventare lo scalo aereo del Canton Ticino (CH) e uno dei più importanti del Sud Europa, ma le due ferrovie sono in disaccordo su come utilizzare il collegamento: per la Svizzera si dovrebbero trasportare solo passeggeri, mentre per l'Italia anche le merci. *ViTo*



Ĉu vi denove kverelis kun sepio?

KKS - Komanda kaj Kontrola Sistemo (2)

Aplike de la Komanda kaj Kontrola Sistemo (KKS), oni funkciigis la unuajn du traksekciojn en Sardinio, inter Oristano-San Gavino Monreale, 44 km unutrakaj, kaj inter Cagliari-Decimomannu, 16 km dutrakaj.
Tia aplikado baldaŭ oni etendigos sur la tuta insulo, tiel kiel jam okazas ĉe iuj linioj de la duoninsula itala reto.
Iom post iom malaperas de sur la fervoja scenejo la mita figuro de la "staciestro" (kajoĉefo) kun la tipa "ruĝa ĉapo" kaj ankaŭ tiu de la trajntrafikestro en stacio. *Vito*

----

(2) Eka artikolo aperis en IFIB 2004/06.

SCC - Sistema di Comando e Controllo (2)

In applicazione del Sistema di Comando e Controllo (SCC) sono state attivate le prime due tratte in Sardegna tra Oristano-San Gavino Monreale, km 44 a semplice binario, e tra Cagliari-Decimomannu, km 16 a doppio binario.
Tale applicazione sarà presto estesa su tutta l'isola, così come sta già avvenendo su alcune linee della rete peninsulare.
Poco per volta scompare dalla scena ferroviaria la mitica figura del "capostazione" (dirigente movimento esterno) dal tipico "berretto rosso" ed anche quella del dirigente di movimento di stazione *Vito*

Alessandro BAUSANI

(Roma 1921 - ivi/tie † 1989)*

Esperantista, orientalista, professore ordinario di Islamistica all'Università di Roma, studioso di islamistica / Esperantisto, orientalisto, ordinara docento pri islamismo en la Roma Universitato, fakulo pri islamistiko.

Fra le tante, ecco alcune sue opere, tradotte o originali / Inter la multaj, jen iuj liaj verkoj, tradukitaj aŭ originalaj:

Corano (Korano) (*versione in italiano e commento* / itala traduko kaj komentario), Ed. Sansoni, 1955; *Omar Khayyam*, Ed. Einaudi 1956; *Persia religiosa* (Religia Pesio), 1958; *Storia della letteratura del Pakistan* (Historio de la Pakistana literaturo), 1959; *Storia della letteratura persiana* (Historio de la Persia literaturo),1960 (*in collaborazione con* / kunlabore kun A. Pagliaro); *I Persiani* (La persoj), 1962; *Malesia* (Malajzio), 1963; *Il fiore della letteratura malese e indonesiana* (La floro de la malaja kaj indonezia literaturoj); *Il poema celeste* (La ĉiela poemo) (*antologia di scritti in persiano di* / antologio de verkoj en la persa lingvo de Muhammad Iqbal), Bari, 1965; *Le lingue inventate* (La inventitaj lingvoj), Ed. Ubaldini, Roma, 1973; A*ppunti di astronomia e astrologia arabo-islamiche* (Notoj pri astronomio kaj astrologio arab-islamaj), 1977; *Enciclopedia dei Fratelli della Purità* (Enciklopedio de la Fratoj de Pureco), 1978. *RoBo*

De Ancona ĝis Zadar - 120 km da koridoroj per verko tiatipe unika

Eble naskiĝos, ĉe la ĉefurbo de regiono Marche, verko la plej majesta en Eŭropo: la ponto Ancona-Zadar (elp. Ankona).

Nekredeble kaj pro la grandego kaj pro ties kolizio al la medio, la strukturo estos karaterizata ankaŭ de la ebleco produkti renovigeblan kaj puran energion, kiu estos produktata ne nur pere de paneloj fotovoltaaj, sed ankaŭ per ondaj movoj kaj ventaj aparatoj.

120 kilometroj da longo, por 200 metroj da alto, la nova ponto havos tri etaĝojn: du kun larĝaj aŭtoŝoseoj (po unu laŭ la du direktoj) kaj unu por dutraka fervojo, krom malsupretaĝo cablita por ĉiuj specoj da kunligaj servoj inter la du urboj (inkluzive de akvodukto kaj oleodukto). Ne necesas bakalaŭro por kompreni, ke la nova ponto estos io pli ol simpla vojo por interkomunikado. Verdire ĝi estos la unua translimaĵo, malsame de la ponto ĉe la markolo de Messina, kiu estos ene de nur unu nacio.

Nature, ne mankos rektaj kuntrenoj por multaj instituciaj partneroj, krom entrerprenaj grupoj je ĉiuj niveloj. La alloga espero por la konstruado rilatas la profundecon de la maro inter Ancona kaj Zadar: 60 metrojn, ideala por realigi la verkon.

Ĉi tiu, almenaŭ ĝis nun, estas nur surpapera projekto. *ViTo*

Da Ancona a Zara - 120 km di corsie in un’opera unica nel suo genere

Potrebbe nascere, nel capoluogo marchigiano, una delle opere più maestose d’Europa: il ponte Ancona-Zara (Zadar).

Incredibile sia per grandezza che impatto ambientale, la struttura sarà caratterizzata anche dalla possibilità di produrre energia rinnovabile e pulita, che sarà prodotta non solo dai pannelli fotovoltaici, ma anche con il moto delle onde e attraverso impianti eolici.

120 chilometri di lunghezza, per 200 metri di altezza, il nuovo ponte vanterà tre piani per due larghe autostrade (uno per ogni senso di marcia) e una ferrovia, oltre ad un sottopiano cablato per ogni genere di servizi di collegamento (compresi acquedotti ed oleodotti). Non serve una laurea per capire che il nuovo ponte sarà qualcosa di più di una semplice strada comunicante. È, in realtà, il primo collegamento transfrontaliero, a differenza del ponte di Messina, interno ad una sola nazione.

Non mancheranno, naturalmente, i coinvolgimenti diretti di molti partner istituzionali, oltre a gruppi aziendali di livello. La ciliegina sulla torta è la profondità del mare presso Ancona e Zara: 60 metri, ideale per eseguire l’opera.

Questo, almeno per ora, rimane un progetto sulla carta. *ViTo*

Da “*La piazza di Ancona*” 02.06.2004

AIFE komence … poste IFEA

Kadre de la Fervojista Klubo (Dopolavoro Ferroviario), la 11an de novembro 1946 fondiĝis en Verona Fervojista Esperanto-Grupo. Kelkdekoj da kolegoj tuj aliĝis al la iniciato de Gino Corso por lerni la lingvon internacian.

Komence de la jaro 1950 ili eksciis pri la 2a Fervojista Esperanto Kongreso IFEF en Saltzburg (Aŭstrio) okazonta en Majo. Entuziasme 12 junaj fervojistoj aliĝis, plus studento (kiu baldaŭ doktoriĝis pri juro kaj poste fariĝis juĝisto, finante la karieron kiel prezidanto de la Tribunalo en Breŝa, sed perdiĝinte kiel esperantisto).

Dum la kongreso la junaj (balbutantaj) italaj fervojistoj tuj amikiĝis kun francaj, danaj, aŭstriaj gekolegoj malgraŭ la ankoraŭ modesta lingvoregado. Inter ili menciindas: Mario Vicentini kaj Antonio Pagan. La IFEF-estraro (prez. Walig Stapel, sekr. Jan Lok, red. Kornelius de Jong) proponis organizi en Italio landan sekcion de IFEF.

Fininte la Kongreson, karavane ili iris al Vieno, kie estis bone akceptitaj de la loka esperantistaro kaj de la viena urbestro, ankaŭ esperantisto, s-ro Theodor Körner, kiu en la sekva jaro iĝis Prezidento de Aŭstrio.

Okaze de la "Sankta Jaro" 1950a, somere, en Romo okazis Internacia kongreso de katolikaj esperantistoj. Gino Corso partoprenis en ĝi por tie renkonti aliajn fervojistojn kaj por pligrandigi la membronombron. Dum cerimonio el la urbodomo en Kapitolo li ekkonis s-anojn Ermanno Filippi kaj Ascenzio Blasimme (Romo), d-ron Carlo Borione (Torino) kaj Giuseppe Quarone (Milano). De ili eblis ricevi kontaktadresojn pri aliaj kolegoj kaj oni decidis kunveni en Milano la 17an de septembro por fondi la italan sekcion de IFEF.

La kunvenloko estis la teatro de "Palaco Litta", sidejo de la regiona fervoja departemento. Organizis tion k-goj Quarone kaj Borione, tiam sekretario de la Itala E-Federacio; partoprenis kelkdekoj da lokaj esperantistoj. Unuanime Gino Corso elektiĝis kiel sekretario de AIFE (itale: Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti) kaj Verono kiel sidejo.

La sekvan jaron (1951) Corso partoprenis (kun Angelo Zoratti) en la 3a IFEF-Kongreso en Parizo, oficiale kiel itala delegito. En la 4a Kongreso en Lindau DE (1952) partoprenis ankaŭ kolegoj el Bolonjo (Giuseppe Zacconi k.a.) kaj en la 5a Kongreso en Utrecht NL, (1953) aliĝis nur Corso.

Akceptinte instigojn, li invitis al Italio en la sekva jaro (1954), en Verona por la 6a IFEF-Kongreso. Prezidis la LKK-n novbakita esperantisto, k-o Ceroni, sekr. estis Corso, kaj kasisto Pagan. Tre grava estis la kontribuo de d-ro Paolo Bonomi. Laŭ "*Historio de IFEF*", partoprenis en la manifestacio 583 el 14 landoj.

Post la Kongreso oni decidis translo-

ĝigi la sidejon de AIFE al La Spezia. La rezulto estis malsukcesa kaj baldaŭ oni elektis Bolonjo-n, kie loĝis la nova prez. Zacconi kaj la sekr. Germano Gimelli. Tre grava por I-FEA ĉiam estis la helpo de prof. Giorgio Canuto, Rektoro de la Universitato en Parma, kie ofte la estraro kunvenis. *Gino Corso*

(Fondinto kaj animanto de la Grupo de la fervojistaj esperantistoj en Verona ekde 1946)

Bildoj el tirkesto



Junaj fervojistoj esperantistoj (el la Lokomotivriparejo "Porta Vescovo") Dum eskurso al Garda Lago somere 1947. De maldekstre: Gino Corso, Gino Tajoli, Mario Rolpo, Mario Vicentini kaj iu nenomata ĉarmulino.



La tuta eskursgrupo. Meze, kun sunaj okulvitroj, staras la instruisto, s-ro Franco Galbusera. Ankaŭ rekoneblas Gino Corso (la dua dekstre kaj Mario Vicentini malantaŭe.

90 jaroj de la Verona Esperanto-Grupo

Ĉeesto de esperantistoj en Verono datiĝas en 1911, kiam la librotenisto Amerigo Luigi Reni, vicdirektoro de la fervojoj kaj tramvojoj en la provinco de Verona., lombardiano translokita pro laborkialoj, startigis instruan kaj diskonigan agadon favore al la lingvo internacia, organizante lingvajn kursojn.

Sekve de tio, oni fondis lokan grupon, kies prezidanto iĝis adv. Attilio Vaona, kiu poste elmigris al Piemonto dum la '30aj jaroj.

En la urbo kaj en la provinca teritorio okazis diversaj aranĝoj (inter kiuj unu en la historia kastelo Illasi) kaj jam en 1912 Verono gastigis la 2an italan kongreson, kaj en 1913 adv. Vaona ĉeestis en la Berna-UK.

La esperantista agado rekomencis en la unua postmilita periodo kaj la urbo dum trideko estis la sidejo de la itala Esperanto-Federacio, kies direkcion regis kolektive Reni, Vaona kaj prof. Umberto Toschi, kiu poste loĝis en Bologna, kiel oficiala universitata profesoro pri geografio.

La triopo longdaŭre frekventis la esperantistan medion ĝis maljunaĝo: Vaona partoprenis en kampado en Ceresole Reale, ĉe Gran Paradiso, ankoraŭ en 1956; Reni organizis kursojn ĝis la '50aj jaroj kaj estis aktiva ĉefe en la katolika medio; Toschi agadis en la "Somera universitato" okaze de la Bologna-UK en 1955.

Dum la '30aj adv. Luigi Grancelli e-

stis prezidanto, al kiu sekvis adv. Ettore Sartori, fama fakulo pri la Verona historio.
Inter la multaj aktivaj samideanoj de tiu periodo, menciindas: librotenisto Ruggiero, fratinoj Perinelli kaj ĉefe s-ro Franco Galbusera, kiu kunlaboris kun Reni ankaŭ en la dua postmilita periodo.
Dum la jaroj inter 1950 kaj 1980 la esperantista movado en Verona estis tre vigla, ĉefe impulse de Reni kaj Galbusera en la katolika medio kaj de s-ro Gino Corso en la fervojista.
La urbo dum jaroj estis la sidejo de la Itala Instituto de Esperanto, kiu, precipe danke al Galbusera, vigle agadis en la eldona kampo: interalie aperis gramatiko kaj vortaro, kompilita de s-roj Zenatello, Franco Abriani, Fiorini kaj aliaj, reeldonita plurfoje ĝis la apero de la vortaro de Carlo Minnaja.
Dum la '50aj jaroj agadis en Verono ankaŭ la toskaniano Gino Catarzi, kiu grave instigis kulture organizante diversajn aranĝojn kun partopreno de Reto Rossetti, Sylla Chaves kaj la fama dialekta poeto adv. Angelo Sartori.
Gino Corso estis inter la aro, kiu en Milano en 1950 fondis la fervojistan italan landan asocion.
En 1954 li organizis, kunlabore kun Cesare Ceroni-Bassani, fervojisto, poste politikisto, al kiu estis dediĉita urban straton, la 6-a IFEF-kongreson, kiu estis tre sukcesa. Mirinda spektaklo prezentita en la historia salono en Castelvecchio kaj dancvespero ĉe la Libertempa Organizo de fervojistoj (Dopolavoro Ferroviario) eĥis longtempe.
En 1960 estis prezidanto s-ro Gino Rossi, sekvata dum du jaroj de Gino Corso.
Inter 1964 kaj 1974 elektiĝis d-ro Giovanni Marchiori, fervoja kuracisto, kiu, kunhelpata de la edzino Dea, startigis viglan periodon organizante gravajn aranĝojn. Memorindas: la nomumo de strato Esperanto, kun partopreno de la pola konsulo; prelego farita, en la salonego de la Universitato, de prof. Alessandro Bausani, fama orientalisto kaj de prof. Bruno Migliorini, linguisto internacie famkonata; dancvespero en la hotelo 2 Turoj, kun partopreno de la kantistino Gigliola Cinquetti; kaj fine la nacia kongreso, en kiu partoprenis la ministro Bertoldi, en 1974.
Kiel grupprezidantoj sinsekvis gesroj Jone Gobbi, Angelo Mussio, Sergio Bilato, Giordano Formizzi, Francesco Canfarelli, Rosalba Lucchetti kaj Salvatore Argentino. Ĉi-lasta organizis du sukcesajn eŭropajn kongresojn: la 1-an en 1992 kaj la 6-an en 2002.
En la provinco de Verona ekzistas stratoj dediĉitaj al Esperanto en Villafranca, Cerro, S.Giovanni Lupatoto kaj Tregnago, ĉi-lasta danke al germana esperantisto, Horst Spirat, kiu loĝis tie post edziĝo al italino.
En Cavalcaselle di Castelnuovo, d-ro Giorgio Vandelli, kunlabore kun kapitano Farinella, fondis centron, nomata Esperantujo, kiu de tempo al tempo gastigas ankaŭ eksterlandajn esperantiston.



En Verono estas ankaŭ Katedro de la Itala Instituto de Esperanto kun sep instruantaj membroj, kunordigata de Giordano Formizzi, emerita profesoro de la loka Universitato.
Multaj veronanoj reprezentis la urbon en la nacia Konsilio de la Itala E-Federacio: inter ili prof. Formizzi, kiu estis ties prezidanto.
En la lastaj 50 jaroj la agado de la veronanoj plenumiĝis per kunvenoj kun aliaj grupoj, ankaŭ eksterlandaj (Munkeno kaj Lubjano) kaj kun unuopaj samideanoj el la tuta mondo, vizitantaj la urbon de Julieto.
Nenombreblaj estas la partoprenoj de veronanoj en kongresoj kaj internaciaj aranĝoj.
Aparte interesa estas la aranĝo organizita en la lastaj jaroj de la fervojista grupo ĉe "Dopolavoro", ĉefe de Gino Corso kaj Enrico Molesini, eksdirektoro de la loka profesia fervoja lernejo, okazanta ĉirkaŭ la Zamenhofa tago aŭ en alia dato, kiu altiras partoprenantojn el la najbaraj regionoj.

Paolo Bonomi
(Grupa kulturagvidanto dum pli ol duona jc.)

Rimoj

MONDA GLOBALIGO

Malgrandiĝas ĉiu arbaro,
la naturo, la kamparo.
Ĉiu peceto de ĝangalo
iĝas tiom da kapitalo.

Parkejegoj konstruiĝas,
aŭtovojoj plu pliiĝas:
jen urbeg', vilaĝ', kvartalo,
malaperas mont' kaj valo.

Pro ĉio nepre produktebla
el petrol' (ne anstataŭebla),
el kaŭĉuko, fer', betono,
jen nia spaco iĝas duono.

Tre rapide, ne haltiĝante,
sur nia Tero anelhante:
jen realiĝas aŭto-infesto,
kontraŭ homo, kontraŭ besto.

Kie regas la mon/dio
estu nur unu Mond/i/o.
Ĉiu hom' parolu usone,
alia lingv' ne aŭdiĝu sone.

Neniu homo memreganta
loku en mond' haste kuranta.
Aplikiĝas strategio…
kiu nomiĝas Strat/eg/i/o.

Romano Bolognesi

Interparoladoj 2004

La Verona Fervojista Esperanto-Grupo organizis, la 14an de Novembro 2004, tradician esperantistan renkontiĝon, ĉi-jare kun la nova nomo "Interparoladoj 2004".
Fakte, sama aranĝo jam okazis dum dekdu sinsekvaj jaroj (sub la nomo "Zamenhofa tago"), dum kiuj, ĉiam, laŭ la regularo, oni parolu nepre en Esperanto.
Ĉi jare la programo antaŭvidis prelegojn laŭ liberaj temoj de **Bo Bo Bo** (t.e. d-roj *Romano* ***Bo****lognesi, Paolo* ***Bo****nomi, Serio* ***Bo****schin*), kiujn spektis kvindeko da tre interesataj partoprenantoj en salono de la sidejo "La Pineta" ĉe Dopolavoro Ferroviario.
= *Bolognesi* traktis precipe lingvistikajn temojn, priskribante ankaŭ kiel li sukcesas metode enkonduki ilin (ĉiam kun aludo, kaj celo, al la lingva problemo kaj al la solvo Esperanto) per kursoj kaj prelegoj en universitatoj por plenkreskuloj, bibliotekoj, lernejoj, kluboj, kunvenoj kaj kongresoj, ktp.
Por iel resumi la diritaĵojn, jen kelkaj liaj rimarkindaj konkludaj demandoj kaj pensoj.
- Kiam niaj politikistoj kuraĝos alfronti la lingvan problemon, tiel neglektitan kaj prisilentitan, kiel tutsame tiklan kaj urĝan?
- Kiam okazos "elekto" de rimedo same tiele simpliga, egaldistanca kaj alternativa por la interŝanĝaj komunikoj?
- Tiucele, ni esperantistoj konas kaj proponas tre bonan solvon, kiun ni vivas rekte persone, komprenante ĉiujn ĝiajn karakterizojn kaj ecojn.
- Estas pro tio, ke ni neniam devas timi aŭ laciĝi, plenfide montrante al la Lingvo Internacia de d-ro Zamenhof, kiel al la plej taŭga rimedo, kiam ajn eltrovita, elprovita de pli ol unu jarcento jam de milionoj da homoj, malfermita al ĉiuj kaj je ĉia uznivelo.
- Nur tiu ĉi elekto tute rekonas samdignecon al ĉiuj homoj kaj al ĉiuj lingvoj.
- Cetere, pli frue aŭ pli malfrue, kiam la homaro estos matura, ĝi ne povos eviti alpreni tiatipan solvon.
= *Bonomi* priskribis siajn multajn spertojn, kunlaboradojn kaj esperantistan agadon dum kvindek jaroj, precipe surloke en Verona, dum kiuj li havis la eblecon fekunde interrilati al multaj spertaj kaj fervoraj samideanoj kaj partopreni en la organizado de multaj iniciatoj.
= *Boschin* pritraktis la historion de IKUE (Internacia Katolika Unuiĝo Esperantista), detale montrante al la homoj el la tuta mondo, kiuj fide fondis, antaŭenpuŝis kaj plu daŭre strebas por la bono de la organizo kaj al la atingitaj celoj.
Fine, el la partoprenantoj intervenis: Antonia Bonomi, Mario Amadei, Giancarlo Rinaldo kaj Gino Corso.
"Orbis Pictus"-libroservo funkciis la tutan tempon en la renkontejo.
La aranĝo finiĝis per tradicia komuna tagmanĝo surloke, en agrabla samideana etoso. *Enrico Molesini*

Malkovrita “Roma Termini” - Lernejoj en stacio

Post analoga sperto farita lastjare en Milano Centra stacidomo kaj reorganizita ĉi-jare, ankaŭ en Roma Termini oni planis gvidatan vizitservon, dediĉitan al la knaboj de la elementaj kaj malaltaj mezlernejoj.
Jam estas tre interese scii iom pli multe rilate la lokadon de la stacidomo en la urbo. Tuj antaŭ ĝi, ekstere, estas la antikvaj muregoj devenantaj el la IV jarcento a.K., je la epoko de la reĝo de Romo *Servio Tullio* (elp. Servjo Tuljo). Fronte, je la kontraŭa flanko de la placego, estas la imponaj restaĵoj de la Termoj de Diokleciano, el la fino de la III jarcento p.K.
Enirante en la halon oni restas impresita pro ĝia alteco kaj pro la specifaĵoj de la plafono, kiu estas tute eltegita per mozaiko, por kies realigo oni utiligis milionojn da ŝtonetoj. Tiujnĉi eblas bone ekrekoni nur suprenirante al la mezetaĝo, de kie, oni ekkonscias, ke la profilo de la granda tegmento memorigas tiun de enorma dinosaŭro. Tia realigo, ideale, kune kunvivigas tre antikvajn epokojn kun la moderna tecnologia erao.
En la halo estas la tuta vigleco kaj la moderneco de niaj tempoj. Estas 33 biletgiĉetoj por servi la ĉirkaŭ 40-0.000 vojaĝantojn, kiuj ĉiutage utiligas ĉirkaŭ 800 trajojn, forveturantajn aŭ alvenantajn. Estas granda librovendejo kaj butikoj kaj servoj el ĉiaj tipoj. Estas lumaj horarpaneloj kaj multegaj telekameraoj por sekureckontroloj. Estas ankaŭ vastega spaco por artaj ekspozicioj.
Per lifto oni atingas la duan etaĝon, kie al la vizitanto riveliĝas la ekzisto de la Klostro de la Fontano Ekzedro: temas pri subĉiela fontano ĉirkaŭata de kolonoj kaj muroj el marmoro, konstruita dum la kvardekaj jaroj de la XX jarcento de arkitekto Mazzoni, (Maconi) memore al la antikva arto.
Bone rigardante ankaŭ je la trotuara nivelo ekzistas marmoraj grandaj arkoj kaj muroj kaj briketoj laŭ la sama stilo en la tiel dirita “Mazzoni-a” alo.
La lernantoj estas poste akompanataj por viziti le aparatarojn por la trafikregado.
Ĉe la enirejo de la regejsalono estas la malnova trakregejo elektrika (itale banco ACE = apparato centrale elettrico), kiu post jaroj da honora servado lasis lokon al la nuna trakregejo komputila (ACS), kies grandega trakarpanelo kaj la multegaj monitoroj plenigas ĉiujn okulojn per miro kaj admiro. Sur ili estas reproduktitaj pere de koloraj linioj lumigitaj kaj kontrolitaj de grandpova komputila sistemo la 29 trakojn de Roma Termini kaj ĉiuj liniojn de la koncerna fervojreto.
Estas sendube fabela vizito, neforgesebla, kiu flamigas la fantazion de la knaboj, alproksimigante ilin al la plej intimaj realaĵoj de la multegaj agadoj, kiuj movigas la trajnojn, por ili jam per si mem tiel ŝarĝitaj de intereso kaj de fascino.
La Italaj Fervojoj planas por realigi samajn vizitojn ankaŭ en aliaj grandaj stacidomoj *RoBo*

Scoperta "Roma Termini" - La scuola in stazione

Dopo una simile esperienza fatta l'anno scorso a Milano Centrale e ripetuta quest'anno, anche a Roma Termini è stato organizzato un servizio di visite guidate dedicate ai ragazzi delle scuole elementari e medie inferiori.

Già è interessante saperne di più riguardo alla collocazione della stazione nella città. Subito davanti, all'esterno, vi sono le antiche mura risalenti al IV secolo a.C., all'epoca del re di Roma Servio Tullio. Di fronte, dall'altra parte del grande piazzale, vi sono gli imponenti resti delle Terme di Diocleziano, della fine del III secolo d.C.

Entrando nell'atrio si rimane colpiti dall'altezza e dalle particolarità del soffitto che è tutto rifinito a mosaico, per eseguire il quale è stato necessario impiegare milioni di tessere. Queste si riconoscono bene solo salendo al mezzanino e di lì ci si accorge che il profilo della copertura ricorda quello di un enorme dinosauro. Tale realizzazione, idealmente, fa convivere insieme epoche antichissime con la moderna era tecnologica.

Nell'atrio c'è tutta la vivacità e la modernità dei nostri tempi. Ci sono 33 sportelli di biglietteria per servire i viaggiatori che utilizzano i circa 800 treni che partono o arrivano ogni giorno. C'è una grande libreria, negozi e servizi di ogni tipo. Ci sono tabelloni per gli orari e tante telecamere per i controlli della sicurezza. C'è anche un vasto spazio per mostre d'arte.

Con un ascensore si raggiunge il secondo piano ove al visitatore si svela l'esistenza del Chiostro della Fontana Esedra: si tratta di una fontana a cielo aperto circondata da colonne e pareti in marmo costruita negli anni Quaranta dall'architetto Mazzoni, a ricordo dell'arte antica.

Osservando bene anche al livello dei marciapiedi esistono grandi archi e pareti in marmo e mattoncini dello stesso stile nella cosiddetta ala "mazzoniana".

I ragazzi sono poi accompagnati a visitare le apparecchiature di controllo del traffico ferroviario.

All'ingresso dei locali c'è il vecchio banco ACE (apparato centrale elettrico) che dopo anni di onorato servizio ha lasciato il posto all'ACS (apparato centrale ?) il cui grandissimo quadro luminoso e i tantissimi computer e monitor riempiono tutti gli occhi di meraviglia e di ammirazione. Su di essi sono riprodotti per mezzo di linee illuminate e controllate da un potente sistema computerizzato i 29 binari di Roma Termini e tutte le linee della rete afferente.

È indubbiamente una visita favolosa, indimenticabile, che accende la fantasia dei ragazzi avvicinandoli alle realtà più intime delle molteplici attività che fanno muovere i treni, per loro già di per sé così carichi di interesse e di suggestione.

Le Ferrovie Italiane pensano di realizzare visite simili anche in altre grandi stazioni.

RoBo

Gesinjoroj bileton… elektronikan! Bonvolu!

Ekde antaŭ unu jaro pri la "Eurostar Italia" trainoj eblas aĉeti biletojn pere de Interneto aŭ telefone, kaj repreni ilin rekte en la trajno ĉe la kontrolistoj, kaj ekde la hororŝanĝo, je la 12an de decembro 2004, ĝi eblos ankaŭ en la intercity trajnoj.
Ĉi tiu aĉetmaniero, nomita per la angla termino (bedaŭrinde) "ticketless", kreskadas tre rapide. Post periodo da eksperimentado, limigita nur pri ne multaj trajnoj de la linio Milano-Roma, kaj nur pri la unua klaso, la servo estis plivastigata al ĉiuj trajnoj "Eurostar" kaj ĉiuj linioj, en unua kaj en dua klaso.
La vojaĝanto devas nur kunligi sin al la ttt.paĝoj de "Trenitalia" aŭ alvoki la mallongan numeron, 892021, de la organizanta centro, elekti sian vojaĝtipon, pagi per kredit-karto kaj atendi la respondon, tuje por la telefonalvoko, pere de SMS (mallonga mesaĝo) ĉe la poŝ-telefono, pere de ret-mesaĝo ĉe komputilo. La vojaĝanto posedos ĉiujn indikojn pri la reservo, t.e.: trajno, horo, vagono kaj sidloko, plus du rezerv-kodojn, kiuj estas bezonataj al trajn-personaro por rekoni lin, aŭ por eventuale ŝanĝi rezervon aŭ peti biletrepagon pro ne forveturo.
La trajn-personaro estas ekipita per malgranda komputilo (manplata komputilo), kiu estas kunligita kun la trajno sur kiu oni deĵoras, per kiu oni povas vidi liston de la elektronikajn reservigojn de tiu trajno kaj administri la koncernan bileteldonadon. Fakte, trovinte la posedanton de la elektronika bileto, oni petas lin la mendokodojn, kaj oni komparas ilin kun tiuj de la komputilo. En la detaloj oni kontrolas la nomon de la vojaĝanto, ĉiujn indikojn pri la reservigo, la pagitan prezon, eventualajn rabatojn. Konfirmante la datumoj oni akceptas la ĉeeston, kaj sekve oni pretiĝas la bileton por la printado. Post la registrita ĉeesto kaj ĝisdatigita la sistemon, ĉiuj aliaj bilet-kontrolistoj, kiuj rilatas tiun trajnon, kaj la organizanta centro rekonas, ke la reguligo de tiu vojaĝanto jam okazis. Se vojaĝanto ne forveturas aŭ ŝanĝas trajnon, ĝis unu horo post la ekveturo de la trajno, devas komuniki kun la telefon-centro, kaj doni disponojn pri kio fari, alie oni opinias, ke li vojaĝis kaj neniu kontrolis lin, pro tio li ne povos poste peti iun ajn repagon.
Ĉi tiu sistemo realiĝis danke al la fakto, ke la trajn-personaro ekipiĝis per malgranda komputilo, kun speciala programaro, kiu permesas esti kunligita en reto, dum la tuta dejordaŭro, kaj atingi ĉiujn informojn en reala tempo. Krom uzadi ĝin por la elektronikaj biletoj, la personaro povas kontroli, pere de la trajnveturada sistemo (nomata Merkuro), la trajnkurson de ĉiuj trajnoj trafikantaj tiun tagon, kaj kunligite al la trajno, oni povas vidi la disponeblon pri sidlokoj por tiu trajno Eurostar, aliri al

la oficiala horaro, al horaro por unuopa trajno, ktp. Alia programo donas la eblecon aliri la biletsistemon: enmemorigita la trajnnumeron, sur la ekrano aperas ĉiuj haltejoj. Post la elekto de la du ek- kaj fin-haltejoj, kaj fingruminte specifajn kodojn, pretiĝas la bileto kaj oni memdas por la eldono, kiu okazas pere de portebla printilo kuligita sen kabloj. La komputileto funkcias ankaŭ kiel poŝtelefono, el ĝi eblas alvoki ĉiujn telefonnumerojn de la fervojrondo, kaj fingruminte la trajnnumeron kaj la rekonan kodon respektive de la lokomotivestro aŭ de la trajnestro, eblas rekte kontakti la personaron, kiu dejoras en tiu trajno.
Por la trajndeĵorantoj, tio estas granda helpo kaj iom post iom ĝi anstataŭos multajn paperajn preskribojn, kiuj hodiaŭ ankoraŭ abundas, kiuj, cetere, konsistigas pezon por kunporti. *ViTo*

Signori biglietto… elettronico! Prego!

Da circa un anno per i treni Eurostar Italia è possibile acquistare i biglietti tramite Internet o telefonicamente, e ritirarli in treno direttamente dal personale di controlleria, e dal cambio orario del 12 /12/2004 è possibile anche sui treni Intercity.
Questa modalità di acquisto, denominata con il termine inglese (purtroppo) “ticketless”, si sta sviluppando in maniera crescente. Dopo un periodo di sperimentazione, limitata ad un numero ristretto di treni della linea Milano-Roma, e per la sola prima classe, il servizio è stato esteso a tutti i treni Eurostar e a tutte le linee, sia in prima che in seconda classe.
Il viaggiatore non deve far altro che collegarsi al sito di Trenitalia o chiamare il numero breve, 892021, del centro organizzativo, scegliere il tipo di viaggio, pagare con carta di credito ed attendere la risposta, immediata per la telefonata, con un SMS sul cellulare, con un messaggio di posta elettronica. Il viaggiatore sarà in possesso di tutte le indicazioni della prenotazione, cioè: treno, ora, carrozza e posto, ed anche di due codici prenotazione, che serviranno per il riconoscimento da parte del personale del treno o per eventuali cambi di prenotazione o richiesta di rimborso per la mancata partenza.
Il personale del treno è in possesso di un piccolo computer palmare, che è associato al treno in cui è in servizio, tramite il quale può vedere la lista delle prenotazioni elettroniche di quel treno e quindi gestire le emissioni dei relativi biglietti. Infatti, trovato il possessore del biglietto elettronico, gli si richiede i codici di prenotazione, e li si confrontano con quelli del palmare. Nei dettagli della prenotazione si controlla il nome del viaggiatore, tutte le indicazioni di prenotazione, il prezzo pagato, eventuali sconti. Confermando i dati si accetta la presenza, e di conseguenza si imposta il biglietto che è pronto per es-

(Continua a pagina 36)

Katedro IIE BO-PR Agado en 2004

Ĉi-tiu jaro 2004 estis avara pri kursanoj en nia regiona ĉefurbo Bologna. Tamen estas sciigoj pri iuj Kirek-kursanoj (= perkomputilaj) en la provinco.
Ankaŭ la Katedro de la Itala Instituto de Esperanto ja tute ne stagnis.
En iuj aliaj urboj okazis kursoj, kiuj nature finiĝis per ekzamenoj inter la fino de majo kaj komence de julio.
Tiel, ekzamenkomisiono instaliĝis en Modena (26/05/2004), kie, en biblioteko de baza mezlernejo, dum monatoj, oficiale rekonite de la biblioteko mem kaj de kvartala administracio, instruis Luigia kaj Vittorio Madella el Parma. Ili kondukis 7 kandidatoj, inter kiuj 2 knaboj, alfronti la unugrandan stupon. La trikapa komisiono, Romano Bolognesi, Luigia Madella kaj Viterbo Odorici, feliĉe konstatis ĝeneralan bonan preparadon kaj entuziasmon.
Tiel, tuj post kelkaj tagoj, ekzamenkomisiono instaliĝis en Pescara (31/05/2004) (oni ne miru pri la distanco, ĉar tie ankaŭ pro la senlaca laboro, instiga kaj konsilada, de Luigia e Vittorio Madella, loka samideanino sukcesis proponi kaj plenumigi eksperimentan projekton inkluzivante la lernadon de Esperanto, kiel utila studobjekto, en baza mezlernejo). Tiel, Bolognesi, Madella kaj Renato Corsetti iris por ekzameni 7 geknabojn kaj 6 plenkreskajn kandidatojn (el kiuj 5 por la dua nivelo).
Sekvis ekzamenado en Bologna (20/06/2004) por 1 duagrada junulo el San Giovanni in Persiceto, BO, kaj por 3 unugradaj kandidatoj el la provinco Ravenna, kie, en sia logloko Mezzano, gvidis kurson la emerita instruisto Angelo Barisani. La komisionanoj, Bolognesi, Gianfranco Tomba kaj Barisani mem, tre kontente plenumis siajn taskojn, kiel same faris pri siaj la ekzamenitoj.
Sekvis poste denove en Bologna (11/07/2004) kandidatino el regiono Toscana (Montecatini Terme/ Pistoia) por la unua grado. Komisionanoj estis Bolognesi, Tomba kaj Maria Teresa Campiani.
En la sekva aŭtuno estis organizitaj publikaj kunvenoj, por la oficiala disdonado de la akiritaj atestiloj, en Pescara (20/10/2004), en Mezzano, RA, (13/11/2004) kaj en Modena (25/11/2004). Cetere, en Mezzano estis eĉ gratulado kaj kroma premiado por 3 knaboj, kiuj gajnis premiojn en internacia konkurso, organizita en Finnlando, per fabeloj verkitaj en Esperanto. Kaj tio ne novas, ĉar sama sukceso jam estis lastjare.
Ĉiuj organizantoj, krom digne gratuli kaj honorigi la sukcesintojn, povis ankaŭ bone profiti por informi aŭtoritatulojn, inviti interesitoj, plu interligiĝi kun la lernantoj. Dume, la partoprenantaj familianoj kaj la cetera publiko povis informiĝi pri la lingvo kaj pri la instrua kaj ĝenerala praktika uzado kaj interrilatado je tutmonda nivelo pere de la internacia lingvo Esperanto. *RoBo*

Carpette(*) Anglais

Danke al Maurice Sujet, kiu malkovris tion ĉe la sito http://www.langue-francaise.fr (ĉe "divers"), ni scias, ke Louis Schweitzer, prezidanto, ĝenerala direktoro de la aŭtomobilfirmao Renault, kreis fondaĵon "Fondation Renault" cele atribui stipendiojn al japanaj studentoj por ke ili malkovru Francion kaj lernu... la francan lingvon.
Schweitzer tiel ricevis en 1999 la "Premion de la tapiŝeto" - t.e. moka kaj ridindiga premio, kiun estas atribuita fare de diversaj asocioj por la defendo de la franca lingvo al influpovaj personoj, kiuj multe plej kontribuis al ekspansio de la… angla lingvo, pro tio ke li decidis, ke nur la angla estos uzata en la rilatoj inter la komitatoj de la firmao fare de la diverslandaj uzinoj en la mondo.
Du jarojn poste, la 1an de aprilo 2001, la franca informagentejo AFP raportis (serioze, ne ŝerce!) lian deklaron: "Ni elektis la anglan kiel lingvon de la alianco, sed tio montriĝis malhelpa, kun reduktita rendimento ambaŭflanke."

____

(*): Figurasence, la franca vorto "carpette" (prononcu "karpèt") signifas "tapiŝeto". Ĝi rilatas al homo submetiĝema, kliniĝema. Krome "Carpette Anglais" percepteblas iomete kiel "Capote Anglais" (angla kapoto, kapuĉmantelo), t.e. la populara nomo de... kondomo. *Trad. RoBo*

Zerbino Inglese

Grazie a Maurice Sujet, che l'ha scoperto nel sito http://www.langue-francaise.fr (nei "divers") noi sappiamo che Louis Schweitzer, presidente, direttore generale della fabbrica automobilistica Renault, ha creato la fondazione "Fondation Renault" allo scopo di attribuire borse di studio per studenti giapponesi perché scoprano la Francia e imparino... il francese.
Schweitzer ha così ricevuto nel 1999 il "Premio dello zerbino" - cioè un ironico e beffardo premio, attribuito da diverse associazioni per la difesa del francese a personalità influenti che più hanno contribuito all'espansione dell'…inglese, per il fatto che egli ha deciso che si usasse solo l'inglese nei rapporti fra i comitati delle diverse officine della ditta nei vari paesi del mondo.
Due anni dopo, il 1° aprile 2001, l'agenzia di stampa AFP ha informato (sul serio!) una sua dichiarazione: "Abbiamo scelto l'inglese come lingua di alleanza, ma si è mostrato dannoso, con calo del rendimento da tutte le parti".

____

(*) In senso figurato la parola francese "carpette" (pronuncia "carpèt") significa "zerbino". Si riferisce ad un uomo sottomesso, prostrato. E "Carpette Anglais" suona un po' come "Capote Anglaise" (cappotto, il "Montgomery"), cioè il nome volgare del… preservativo. *Trad. RoBo*

(Financial Times; 5/9/2001, Clive Cookson)

La kongresa loko ...

BRAŞOV situas centre de la rumana teritorio en Transilvanio, piede de la montoj Sudaj Karpatoj, je 580 m s.m.l., tre proksima al montpasejo Predeal, iama aŭstra-hungara landlimo. Fondita en 1211 de la Teŭtonaj Kavaliroj kun la nomo Corona (krono), ĝi estis grava kultura centro dum la XVI jc., ĉiam en la germana sfero, kaj fariĝis rumana post la unua mondmilito. Ĝi aspektas multstila, sed ĉefe mezepoka, pri kiu konservas historiajn preĝejojn (*Sankta Bartolomeo*, la *Nigra*, ktp) kaj kelkajn gildajn fortikaĵojn. Certe ĝi estas unu el la plej kaj riĉaj urboj de la lando, en kiu disvolviĝas industrioj pormanĝaĵaj, kemiaj, meĥanikaj. Nuntempe ankaŭ turismo donas gravan ekonomian helpon. Braşov havas tre viglan kulturan vivon kaj organizas multajn manifestaciojn. La kongreso rezidos ĉefe en la tristela *Hotelo Capitol* (sed ne nur) encentre de la urbo. Ĝenerale la kostoj estas pli malaltaj ol en aliaj lokoj.
Dum la merkreda ekskurso Tuttaga

… kaj la ekskursoj

T1, oni celos al *Sibiu,* kiu situas 150 km okcidente, trapasante *Codlea* (flordomoj), *Făgăraşi* (antikva fortikaĵo) kaj *Monaĥejo Sâmbăta* (muzeo). En la urbo Sibiu estas multegaj vidindaĵoj: fama *Fervojmuzeo*, (unu el la plej grandaj); la tre interesa urbocentro, *Brukental-Muzeo*, malnovaj fortikaĵoj, *Muzeo de vilaĝo kaj popoltekniko*, ktp. Lasta vizitota loko estos *Răşinari*, atingota per malnova, pitoreska tramo.

Dum la ekskurso Duontaga D1 oni vizitos la urbocentron de Braşov malkovrante historiajn postrestaĵojn ekde la prahistorio, tra mezepoko, ĝis modernaĵoj. Samtempaj "*Festotagoj de Braşov*" elmontros al la vizitantoj folflorajn kostumojn, muzikojn, dancojn, kantojn, sed ankaŭ regalos kukojn kaj trinkaĵojn.
Dum la ekskurso Duontaga D2, oni vizitos la famegan *Kastelo Bran*, kie estiĝis la legendo de Grafo Drakulo. Sed ĝi estis tre grava defendoloko kaj apartenis al la reĝa familio. Nun post restauradoj ĝi entenas muzeon pri feŭdepoko.
Alia ekskurso Duontaga D3 kondukas al *Sinaia*, perlo de la montoj, kies vidaĵoj estis famaj. Vizitotaj estos: *Monaĥejo "Endormiĝo de la Dipatrino"*, *Kastelo Peleŝ* (grandioza en si mem kaj muzeo pri multaj diversstilaj artaĵoj), ktp.
La unua tago de la Postkongreso an-

… kaj la postkongreso

taŭvidas busan veturadon al urbo *Tulcea*, de kie, per speciala hotelŝipeto, oni ekskursos tra la delto de la riverego Danubo dum 1½ tagoj. Reveninte al Tulcea, oni vizitos *Monaĥejon Kokoŝ* kaj poste la urbon *Costanța*, granda haveno ĉe la *Nigra Maro* kaj tranoktos en la fama banloko *Mamaia*. La sekvan tagon, post vizito de vinejo ka vingustumado de fama *Murfatlar*, la eskursantoj atingos *Bucureşti*, kiun la sekvan tagon oni vizitos ronveture. Vizitotaj estos ankaŭ la *Palaco de la Parlamento* kaj la *Muzeo de la vilaĝo*, kie okazos tagmanĝa festeno.

Unuecan Eŭropan Fervojon!

Kongresa n-ro ☐



A L I Ĝ I L O

Por la 57-a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio aranĝita de REFA, inter la 7-a kaj 14-a de majo 2005 en Brasov, Rumanio

Poŝta adreso de la LKK: 57-a IFEF-kongreso; RO-Brasov; O.P.1; C.P. 71
Tel/fakso: +40 268 320504
Hejmpaĝo: //http.REFA.home.ro
Retadresoj: refa@home.ro
57ifk@brv.cfr.ro
rodica.todor@pcnet.ro
rodica_todor@yahoo.com

Bank-kontoj de LKK:
Eŭroj: RO 69BRDE080SV04373250800 : SWIFT BRD - BRDEROBU
Rumanaj leoj: RO 06BRDE080SV05867340800
Signu per kruco en la kvadrato(j), se jes:

S-ro ☐ S-ino ☐ Vegetarano ☐ Handikapulo ☐ Fumanto ☐ IFEF-membro ☐

Antaŭnomo : ……………………………………………………….…….

Strato kaj numero : ……………………………………………………

Poŝtkodo kaj urbo : ……………………………………………………

Samtempe (aparte aliĝinta): filo/ino ☐ edzo/ino ☐ patro/ino ☐

Nomo (j) : ……………………………………………………………………..……………..

Kongreskotizoj	ĝis 31.01.2005	ekde 01.02.2005	
Kongresano (IFEF-membro):	€ 50	€ 60	……….….....
Familiano kaj junulo/ino ĝis 30 jaroj :	€ 25	€ 30	……………..
Kongresano (ne IFEF-membro):	€ 60	€ 70	……………..
Simpatianto k. (vidu en la G.I. n-ro 6):	€ 25	€ 30	……………..

Servoj
Ĉambro-perado: € 2 ……………..
Tranoktadkosto por unu nokto laŭ elektita kategorio (deviga!):

Unuecan Eŭropan Fervojon! Kongresa n-ro

Ĉambro-mendilo

Por la 57-a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio aranĝita de REFA, Inter la 7-a kaj 14-a de majo 2005 en Brasov, Rumanio

Familia nomo:…………………………………………….…..………

Antaŭnomo: ……………………………..………………….……..….

Strato kaj numero: ………………………….……………….….……

Poŝtkodo kaj urbo: ………………………………..………..…..……

Mi deziras loĝi en la sama ĉambro kun

Nomo (j): ……………………………………..……………………………………………..

Mi mendas ….-litan ĉambron en hotelo ………………..…. De la ………-a de majo ĝis la …. -a de majo; entute por ……. noktoj. (Signu per kruco en la kvadratoj):

☐ 6/7 ☐ 7/8 ☐ 8/9 ☐ 9/10 ☐ 10/11 ☐ 11/12 ☐ 12/13 ☐ 13/14

La prezoj estas por unu nokto por unu persono kun matenmanĝo
Bonvolu signi la elekton per kruco en la kvadrato (j)

	Unu-ĉambra apart.	Unu-lita	Du-lita	Tag-aŭ vespermanĝo laŭelekte
Hotelo ARO****	€ 90 ☐	€ 50 ☐	€ 32 ☐	€ 9 ☐
Hotelo Capitol***		€ 34 ☐	€ 24 ☐	€ 7 ☐
Hotelo Coroana**		€ 30 ☐	€ 20 ☐	€ 6 ☐
Hotelo Postavarul*			€ 12 ☐	€ 6 ☐

Mi alvenos al Braşov
Per (trajno, aŭtomobilo, ktp): ……………..……… la …... –an de majo, je la …….-a horo.
Mi deklaras, ke mi havas propran san- kaj akcident-asekuron por mia restadtempo en Rumanio dum la 57-a IFEF-kongreso.

Loko, dato: …………………...….………… Subskribo: ………..………..………………………….

Unuecan Eŭropan Fervojon! Kongresa n-ro

POSTKONGRESA
A L I Ĝ I L O

Por la 57-a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio aranĝita de REFA, inter la 7-a kaj 14-a de majo 2005 en Brasov, Rumanio

Poŝta adreso de la LKK: 57-a IFEF-kongreso;
RO-Brasov; O.P.1; C.P. 71
Tel/fakso: +40 268 320504
Hejmpaĝo: //http.REFA.home.ro
Retadresoj: refa@home.ro
57ifk@brv.cfr.ro
rodica.todor@pcnet.ro
rodica_todor@yahoo.com

Bank-kontoj de LKK:
Eŭroj: RO 69BRDE080SV04373250800 : SWIFT BRD - BRDEROBU
Rumanaj leoj: RO 06BRDE080SV05867340800

Signu per kruco en la kvadrato(j), se jes:

S-ro ☐ S-ino ☐ Vegetarano ☐ Handikapulo ☐ Fumanto ☐ IFEF-membro ☐

Familia nomo:…………………………………………………………...…Naskiĝjaro……………

Antaŭnomo : ……………………………………………………..…….

Strato kaj numero : ……………………………………………………

Poŝtkodo kaj urbo : ……………………………………………………

Samtempe (aparte aliĝinta): filo/ino ☐ edzo/ino ☐ patro/ino ☐

Nomo (j) : …………………………………………………………………………..……………..

La prezoj estas por la kvintaga aranĝo-restado en dulita ĉambro (hotelo, matenmanĝo, vespermanĝo, programo)

por unu persono: € 295 ……………..

Antaŭpago minimune (instrukcioj n-roj 4., 7. kaj 11.) € 30 ……………..

Kroma prezo por unu-lita ĉambro: +15% € 45 ……………..

Sume: ………..……

Ĝeneralaj instrukcioj
(Kongreso)

1. Ĉiu partoprenanto plenigu kaj sendu apartan aliĝilon por la kongreso kaj por la postkongreso al la adreso de LKK. Ankaŭ familianoj sendu apartan aliĝilon kaj indiku reciproke la parencan rilaton.
2. Skribu majuskle kaj preslitere aŭ tajpe, donante ĉiujn petitajn detalojn.
3. Sendu la pagon al la indikita bank-konto plej malfrue ĝis la 28-a de februaro 2005.
4. LKK povos trakti la aliĝon nur post la alveno de la pago.
5. La prezo estas en eŭroj. LKK akceptas la pagon nur en eŭroj aŭ en rumanaj leoj. La prezo en rumanaj leoj egalvaloru laŭ la oficiala kurzo en la tago de la pago.
6. La partoprenantoj el la "eks-socialismaj landoj" pagos saman kotizon kiel simpatianto. IFEF-membro, ne IFEF-membro, familiano kaj junulo pagos same (25 eŭrojn ĝis 31.01.2005, respektive 30 eŭrojn ekde la 1-a de februaro 2005).
7. Se vi pagas por alia persono (kiu nepre devas sendi aparton aliĝilon!), menciu la ĝustajn detalojn pri la koncerna persono (nomo, lando, adreso).
8. La kongreskotizo ne estas repagebla, eĉ se la aliĝinto ne partoprenas la kongreson. La antaŭpagitaj sumoj estos repageblaj post la depreno de 10% por administrado, kondiĉe ke LKK ricevos la malmendon ĝis la 15-a de aprilo 2005.
9. LKK havas la rajton rezervi pli alt-kategorian ĉambron, se la mendita kategorio elĉerpiĝis ĝis la alveno de la mendo de la aliĝanto.
10. LKK akceptas la ĉambromendon, se la ĉambroperado kaj la prezo de unu tranoktado estas pagitaj. LKK traktos la ĉambromendon sen garantie, se ĝi alvenos post la 1-a de marto 2005.
11. LKK konfirmos la ricevon de aliĝilo kaj pago per konfirmletero. Nepre kunportu ĝin al la kongreso! La nomŝildon oni ricevos dum la registrado ĉe la alveno. La nomŝildon oni ne rajtas vendi, transdoni aŭ interŝanĝi.
12. LKK havas la rajton ŝanĝi la prezon, se la inflacio aŭ aliaj ne



Ĝeneralaj instrukcioj
(Postkongreso)

1. Ĉiu partoprenanto plenigu kaj sendu apartan aliĝilon por la postkongreso al la adreso de LKK. Ankaŭ familianoj sendu apartan aliĝilon kaj indiku reciproke la parencan rilaton.
2. Skribu majuskle kaj preslitere aŭ tajpe, donante ĉiujn petitajn detalojn.

3. LKK povos trakti la aliĝon nur post la alveno de la (antaŭ)-pago. Sendu la (antaŭ)- pagon al la indikita bank-konto plej malfrue ĝis la 28-a de februaro 2005.
4. La prezo estas en eŭroj. LKK akceptas la pagon nur en eŭroj aŭ en rumanaj leoj. La prezo en rumanaj leoj egalvaloru laŭ la oficiala kurzo de eŭro en la tago de la pago.
5. Se vi pagas por alia persono (kiu nepre devas sendi aparton aliĝilon!), menciu la ĝustajn detalojn pri la koncerna persono (nomo, lando, adreso).
6. La pagita kotizo por la postkongreso estos repagata, se la postkongreso ne okazos. Se aliĝinto ne partoprenas la postkongreson, la antaŭpagita sumo estos repagebla post la depreno de 10% por administrado, kondiĉe ke LKK ricevos la malmendon ĝis la 15-a de aprilo 2005.
7. LKK konfirmos la ricevon de aliĝilo kaj pago per konfirmletero. Nepre kunportu ĝin! La postkongresan nomŝildon oni ricevos dum la registrado ĉe la alveno. La nomŝildon oni ne rajtas vendi, transdoni aŭ interŝanĝi.
8. LKK havas la rajton ŝanĝi la prezon, se la inflacio aŭ aliaj ne antaŭvideblaj kondiĉoj devigos tion.
9. LKK ne garantias la organizadon de la postkongreso, se la nombro de la aliĝantoj estos malpli ol 40.
10. La postkongreso komenciĝos

57a IFK BRAŞOV 2005
Kongresprogramo
(Provizora)

06.05 *Ven.* Informejo, Akceptejo
07.05 *Sab.* Informejo, Akceptejo
Gazetara konferenco
IFEF-estraro - LKK
Interkona vespero
08.05 *Dim.* Informejo, akceptejo
Ekumena diservo
Urbogvidado – D1
Faka Komisiono
Akcepto ĉe la urbestro
Inaŭguro
Komuna fotado
Vizito al la urbo kaj ĉirkauaĵoj
Kultura vespero
09.05 *Lun.* Informejo, akceptejo
Komitatkunsido nepublika
Duontaga ekskurso- D2
Nacia vespero
10.05 *Mar.* Informejo
Plenkunsido
Akcepto ĉe Ĝen. Dir. Fervojo
Faka Komisiono
Orgena koncerto
11.05 *Mer.* Tuttaga ekskurso (manĝoj survoje, nur ekskursantoj)
12.05 *Ĵaŭ.* Ĉefprelego
Fakprelegoj
Fervojaj novaĵoj (Vizito de la ĉefstacidomo Braşov)
Forumo “Movadaj aferoj”
Prelego de Romano Bolognesi
Bankedo kaj Internacia Balo
13.05 *Ven.* ½ ekskurso - D3 (manĝo survoje, nur ekskursantoj)

I fusi orari (1)

Ai nostri tempi si trova normale che viaggiando da Parigi a Mosca si debba cambiare (togliere), una alla volta, due ore dai nostri orologi alle stazioni di confine. Così per noi è naturale che in tutta la Francia, Germania o Romania, ecc., quando si va in qualche luogo all'interno dei confini dello Stato, gli orologi nelle stazioni e sulle strade indichino tutti la stessa ora del nostro orologio, al caso regolato al confine (con l'eccezione degli Stati più vasti in longitudine, come Australia, Russia, USA, ecc.).

Ma è certo interessante sapere che non è sempre stato così. Non molto più di cento anni fa ogni città aveva un suo preciso tempo locale, regolato con il culminare del sole a mezzogiorno.

Immaginate ora, ad es., di essere in mezzo all'Europa nell'anno 1854, nell'impero Austro-Ungarico, dove già esistevano 6.600 km di linee ferroviarie, ma i cui proprietari erano molte diverse compagnie. Ognuna di esse stampava i propri orari ed è da credere che ogni anno si indicavano partenze e arrivi dei treni soltanto al quarto d'ora.

Ma allora sia i ferrovieri che i viaggiatori già erano coscienti che viaggiando da est a ovest, ad es. da Olomouc a Praga, difficilmente si poteva calcolare il giusto momento di arrivo del treno. Ciò accadeva anche se il servizio era perfetto e il treno non maturava ritardo.

Se qualche fortunato o ricco possedeva un orologio poteva notare che – regolandolo con il tempo locale a Olomouc – al termine del viaggio gli orologi praghesi mostravano 15 minuti in meno, e viceversa. Un ingenuo si sarebbe certo lambiccato il cervello, mentre una persona istruita conosceva la causa del problema.

Lo scrittore francese Jules Verne aveva già usato magistralmente quel fatto nel suo romanzo: "*Il giro del mondo in 80 giorni*".

Di anno in anno il problema pesava sempre di più sulle compagnie ferroviarie: bisognava risolvere la cosa con soddisfazione, perché spesso si sentivano lamentele di viaggiatori dovute a tali difficoltà.

Praticamente, non era più possibile compilare gli orari con i tempi locali senza evitare difficili procedure, lungaggini e risultati disinformativi.

Fu dunque introdotto il cosiddetto "tempo medio", prendendo il tempo locale di una stazione o città situata circa a metà delle diverse linee estese da oriente a occidente. Nelle stazioni di contatto di due compagnie i passeggeri dovevano stare attenti alle differenze fra i tempi medi di entrambe le compagnie. Ma ciò non eliminò il caos.

Infine si occupò del problema lo stesso ministro per il commercio (sotto il cui controllo ricadevano le ferrovie asburgiche) che nell'anno 1876 emanò un decreto:

"Per tutte le linee ferroviarie austriache, situate ad ovest di Cracovia, vi-

ge il tempo unitario di Praga; per le linee, situate ad est di Cracovia, vige il tempo unitario di Budapest". La differenza fra quei due tempi unitari era di 18 minuti.

L'applicazione di quel decreto non fu facile. Le linee delle singole ferrovie spesso si incrociavano, i territori serviti da esse si intrecciavano. E certo questo aggiustamento complicava abbastanza il servizio. Ad es. a Bohumín (allora Oderberg) coesistevano tre linee ferroviarie, cioè: la Košice-Bohumín, per la quale valeva il tempo di Budapest, la Vienna-Cracovia della compagnia del Nord dell'imperatore Ferdinando, per la quale vigeva il tempo di Praga, la linea verso la Germania, in cui valeva il tempo di Berlino. Inoltre, naturalmente, esisteva il tempo locale di Bohumín.

Queste difficoltà le affrontavano anche gli altri Stati. Perciò nel 1883 a Roma fu organizzata una conferenza per trattare la proposta di un unico tempo mondiale, ma l'intesa fallì perché, naturalmente, nessuno voleva avere, ad. es., mezzogiorno alle 6 del mattino e colazione alle 18.



Così un anno dopo fu indetto un nuovo congresso mondale a Washington, per raggiungere un risultato più conveniente. Allora gli USA già usavano i "fusi orari", e il congresso si occupò di ciò, ormai radicato nel Paese, perfino nella vita pubblica, dunque non solo nelle ferrovie.

Malgrado che al congresso partecipassero anche rappresentanti dell'Austria-Ungheria e della Germania, che ebbero la possibilità di convincersi osservando dal vivo sulla praticità di quell'accomodamento, si discusse molto, se accettarlo soltanto per le ferrovie, o anche per poste, o perfino per tutta la vita pubblica.

Infine solo le Ferrovie Ungheresi dello Stato, il 06.11.1890, proposero di trattare seriamente dei fusi orari anche per l'Europa, dividendo il Continente in tre zone: occidentale, centrale e orientale.

La trattazione di questa proposta non durò a lungo, perché alla fine fu accettata in Germania in data 01.06.1891 e anche dall'Austria-Ungheria a partire dall'01.10.1891.

Oggi nessun ferroviere o altra persona medita riguardo ai tanti sforzi occorsi per introdurre tale accorgimento, realizzato grazie all'evoluzione delle ferrovie. E in seguito, molto più tardi, fu introdotta l'ora legale estiva. *Adatt. RoBo*

(Zeleznični Revue, coll. XXIII/ 10, Kühn)

N.B.: Vedi la versione in E-o in IFIB 2004/06, pag. 19.

Pri la horarzonoj (2)

En tiuj jaroj, kvankam jam pasis kvazaŭ jarcento de la Sendependa Deklaracio, la vivo en la komunumoj estis ankoraŭ persiste fermita kaj la rilatoj inter la diversaj ŝtatoj estis tre maloftaj. En ĉiu komunumo la maniero fiksi la hortempon baziĝis je la difino de tagmezo, kiam la suno atingas la plej altan punkton en la ĉielo en la loko mem.

Tiel okazis ĉie en la mondo; dum tempoj en kiuj oni moviĝis piede, ĉevale aŭ diliĝence. Hasto neŭrozigis neniun: oni atendis la gastojn "malfrumetene", "fruposttagmeze", "vespere", "semajnfine".

La sonorbatoj el la turhorloĝoj utilis pli por rimarki gravajn eventojn, inkluzive mortojn, ol skandi la horojn, aŭ mezuri la daŭron de la agadoj. La servoj estis pagitaj tage, t.e. de sunleviĝo ĝis sunsubiro!

La rapida disvastiĝo de fervojoj kaj de trajnoj, ekde la duono de la XIX jc., igis la matrumadon de la hortempo tre serioza afero, grava kaj vitala en la diversaj landoj.

En Britio, lulilo de la fervojo, lando ne tro vasta laŭ meridianoj, oni sin helpis per speciala kuriero, kiu forveturis trajne el Londono kun plumbita horloĝo, sinkronigita je la hortempo de la Admiralitato, portante la standardan fervojan hortempon al la ĉefaj lokoj; la plej norda celo estis Edimburgo kaj poste, tra Glasgovo, li reveturis el nordokcidento al Londono, tiel garantiante kompletan sinkronigadon en la tuta Unuigita Regno.

En Usono, kie jam tiam ekzistis ĉirkaŭ 70.000 km da trakoj en la manoj de multnombraj fervojkompanioj (samtempe posedantoj kaj mastrumantoj de linioj, trajnoj, stacioj, ĉiuj kun ilaj propraj horaroj), la situacio estis multe pli kompleksa. Ĉiu fervojo rilatis al tagmezo de la ĉefa loko de tiu fervojo mem aŭ de iu servata grandurbo. Pro tio, kiam oni fiksis rendevuon, oni devis decidi ĉu rilate al la hortempo de la urbo aŭ al tiu de la fervoja stacio, kiu estis sinkronigita kun tiu elektita de la fervojo.

La problemo plue komplikiĝis en la stacioj kunligantaj pli ol unu kompanion, ĉar tie ĉeestis kaj la *city hall watch* (loka temphorloĝo) kaj tiuj de la diversaj fervojoj. En iu stacio eblis nombri ĝis ses malsimiltempajn fervojajn horloĝojn.

Tiam, vojaĝanto, kiu intencis veturi *Coast to Coast*, krom alfronti laŭvojajn travivaĵojn kaj eventualaĵojn, devis ankaŭ elturniĝi tra lokaj kaj fervojaj horoj. Imagu, ke en Usono validis samtempe cent fervojaj horaroj!

Estis vera problemo interkompreniĝi pri kioma horo estas. Oni rakontas sensaciajn malfruojn aŭ tro fruojn en la rendevuoj, tiel ke ili fariĝis anekdotoj, sed plej grava afero estas ke tio kaŭzis multnombrajn fervojajn katastrofajn akcidentojn!

Raciigi tiun kahosan situacion, unue provis Charles F. DOWD, kiu gajnis meriton ĉar li alkroĉiĝis al la meri-

diana subdivido, fiksante ke Usono – escepte de Alaska kaj Hawaii – havu kvar horarzonojn, je 15 gradoj, inter la 75-a kaj la 120-a meridianoj, nomataj resp.: *Eastern Standard Time, Central Standard Time, Mountains Standard Time e Pacific Standard Time* (tempoj standartaj: orienta, centra, montara, pacifika).
Tiu sistemo montriĝis interesa, sed kun limo, estante rigida kiel la meridianoj, kaj tio ofte kaŭzis, ke centro de granda urbo apartenis al iu horarzono kaj ties periferio al alia, kun unuhora diferenco en la sama urbo!
Estis danke al William F. ALLEN, fervoja inspektoro, ke, post longa laboro, oni sukcesis akordigi ĉiujn kaj, dimanĉon 18/11/1883, ekaplikiĝis la *Eastern Standard Time*. Ekde tiam ĉiuj horloĝoj de la stacioj enkludita en la sama horarzono de Usono montris saman horon.
Estis epoka evento akceptita de la fervoja amerika mondo, kiu, tamen, dum jaroj, havis ankoraŭ multaj mallaŭdantoj, inkluzive de parlamentanoj. Tiu evento fakte signis rimarkindan ŝanĝon kaj la tiamaj kontraŭstaroj aperas nuntempe iel pravigeblaj, konsidere ke oni vivis en la XIX jc., kaj pensante al la nuntempaj reagoj kontraŭ novaĵoj: dum jaroj iuj daŭrigis ne ordigi la proprajn horloĝojn laŭ la leĝa horo.
Por obteni, ke ŝanĝa proceso nepriĝu, kiel la adopto de standarda horaro kaj enkonduko de kongrua tempomezurada sistemo, necesas kvazaŭ ĉiam traŭmatizaj eventoj, kiel instruas la historio.
En Usono la evento estis la terura katastrofo de Kipton, Ohio, en 1891. Tiam, la linioj estis ĉefe unutrakaj, kaj la trajnkruciĝoj okazis en horarfiksitaj stacioj. Ĉikaze, laŭhorare, loka trajno, nun difinebla "regiona", estus devinta kruciĝi kaj cedi antaŭpaŝon al iu poŝta ekspreso, kiu ne devis halti laŭvoje, ĝuste en Kipton stacio.
En iuj antaŭaj stacioj la loka trajno estis telegrafe avertita pro sia malfruo kaj, do, cedi vojon en la najbara plej antaŭa stacio: "*You are late. Stop at Elyria. Be careful, N. 4 is on time*" (Vi malfruas. Haltu en Elyria. Atentu, n-ro 4-a akuratas).
La lokomotivisto konsultis sian horloĝon kaj, sed spite la ordono, reagis: "*Go to Thunder. I know my business*" (Iru tondri. Mi konas la metion), tute certa alveni ĝustatempe al Kipton por kruciĝi la poŝttrajnon.
La loka trajno startis kaj malpli ol unu mejlo antaŭ Kipton okazis violenta kunpuŝiĝo. Rezulto: la lokomotivistoj kaj naŭ poŝtistoj mortis.
Oni starigis enketan komisionon kaj en ĝin oni enigis s-ron Webb C. BALL, kiu estis sperta horloĝisto el Cleveland. Post multaj kaj zorgemaj esploroj, Ball konkludis, ke la horloĝo de la lokomotivisto haltis dum kvar munutoj kaj poste reaktiviĝis, tial ĝi malfruiĝis kvar minutoj, kiuj estus sufiĉaj por alveni akurate al Kipton!
Fine de la enketado, Ball ricevis la taskon fiksi standartaĵojn por fervojaj horloĝoj kaj li en 1893 eldonis dekalogon pri la minimumaj rekvizitoj havendaj de la horloĝoj mem, ne-

pre kaj ekskluzive nur poŝaj.
Iliaj standardaĵoj, en naŭ punktoj, fiksis, ekz., minumuman grandon, rubenojn, akuratecon: + 0 – 30 sekundoj semajne, horloĝo ne devis resti influata pro temperatura variado de 40 ĝis 95 gradoj Fahrenheit (= de 4 ĝis 35 °C).
Ball kaj lia supera inspektanaro estis taksitaj inspekti la personaron de eĉ 54 fervojoj kaj, kiu el ili estis trovita, deĵore, kun horloĝo "ne reglamenta", estis sankciita rekte de tiuj inspektantoj.
Ĝis tiam la horloĝoj uzataj en Ameriko (sed supozeble la samo okazis ankaŭ en Eŭropo) estis la plej variaj, kaj oni rakontas, ke iuj fervojistoj uzis, manke de reglamentado, vekilojn aŭ horloĝojn tiel diritaj *dollar watch*, valorantajn ĝuste unu dolaron, ricevitajn omaĝe pro aĉeto de vestaĵoj; horloĝoj similaj al tiuj trovenblaj en la lavpulvoraj skatoloj de niaj tagoj.
Ball neniam posedis entreprenon konstruantan horloĝojn, sed li aprobis multajn horloĝtipojn. Ĉirkaŭ la jaro 1915, tiu elektado kondukis havi nur 19 horloĝtipojn uzatajn ĉe la fervojoj.
La plej gravaj entreprenoj produktantaj fervojajn horloĝojn estis ekz. *Elgin National Watch Co.* kaj *Hamilton Watch Co.* Sekvante la vojon montrita de Ball, al kiu la homaro ŝuldas la savon de multaj homaj vivoj, la kvalitaj standartoj de la fervojaj horloĝoj, adoptitaj de la diversaj kompanioj, fariĝis tre severaj.

Trad. RoBo

I fusi orari (2)

Immaginate di essere negli Stati Uniti nella 2ª metà dell'ottocento.
Allora, nonostante fosse passato quasi un secolo dalla Dichiarazione d'Indipendenza, la vita delle comunità era ancora tenacemente chiusa e i rapporti tra i vari Stati erano piuttosto scarsi. In ciascuna comunità, il modo di fissare l'ora era basato sullo stabilire le ore dodici quando il sole raggiungeva il punto più alto all'orizzonte nella località stessa.
Così accadeva anche nel resto del mondo; in tempi in cui si andava a piedi, a cavallo o con la diligenza, la fretta non nevrotizzava nessuno, gli ospiti erano attesi "per la tarda mattinata", per "il primo pomeriggio", "verso sera", "per ilfine settimana".
Il rintoccare delle ore sulle torri dei municipi e sui campanili delle chiese serviva a marcare col suono eventi importanti per la comunità, morti comprese, piuttosto che a scandire il trascorrere delle ore, o misurare la durata delle attività stesse. Le prestazioni erano pagate a giornata, cioè dall'alba al tramonto del sole!
La rapida diffusione delle ferrovie e quindi dei convogli, a partire dalla 2ª metà dell'ottocento, fece diventare la gestione dell'ora un cosa estremamente seria, importante e vitale nei vari paesi.
In Inghilterra, culla delle Ferrovie, paese relativamente poco esteso nel senso dei meridiani, si ricorreva ad uno speciale messo che partiva in

treno da Londra con un orologio piombato, sincronizzato sull'ora dell'Ammiragliato portando l'ora ferroviaria standard nelle principali località; l'ultima meta nord era Edimburgo e poi, passando da Glasgow, rientrava da nord ovest a Londra, garantendo così una sincronizzazione completa in tutto il Regno Unito.
Negli Stati Uniti, che già allora avevano circa 70.000 km di binario in mano a numerose compagnie ferroviarie (che erano allo stesso tempo proprietarie e gestori di linee, treni e stazioni e che adottavano ciascuna un proprio orario), la situazione era assai più complessa. Ciascuna ferrovia aveva come ora di riferimento le ore dodici della località principale di origine di quella ferrovia o della città più importante, toccata dalla ferrovia stessa. Per cui, quando ci si dava appuntamento, bisognava stabilire se far riferimento all'ora della città o all'ora dell'orologio di stazione, in quanto quest'ultimo era sincronizzato sulla stazione di riferimento della compagnia ferroviaria.
Il problema si complicava ulteriormente nelle stazioni di connessione di più compagnie, perché in quelle stazioni erano presenti sia il *city hall watch* sia gli orologi delle compagnie ferroviarie. In una stazione si contarono anche sei orologi di compagnie diverse.
A quei tempi un viaggiatore che avesse voluto fare un *Coast to Coast*, oltre ad affrontare peripezie ed incognite del viaggio, avrebbe dovuto anche destreggiarsi temporalmente con le numerose ore locali che incontrava e con le ore ferroviarie. Si pensi che negli Stati Uniti c'erano cento orari ferroviari in vigore contemporaneamente.
Era veramente problematico intendersi su che ore erano. Si registrarono clamorosi ritardi o anticipi agli appuntamenti da diventare aneddoti, ma la cosa più grave fu che questo non intendersi provocò numerosi disastri ferroviari!
A razionalizzare questa situazione caotica, ci provò dapprima l'americano Charles F. DOWD, che ebbe il merito di rifarsi alla suddivisione in meridiani, stabilendo che gli Stati Uniti - salvo Alaska ed Hawaii - avessero quattro fasce orarie, di 15 gradi, comprese fra il 75esimo e il 120esimo meridiano, chiamate rispettivamente: *Eastern Standard Time, Central Standard Time, Mountains Standard Time e Pacific Standard Time.*
Questo sistema si rivelò interessante, ma aveva il limite di essere rigido come i meridiani e questo comportò, in numerosi casi, che il centro della città appartenesse ad una zona oraria e la sua periferia ad un'altra e quindi ci fosse un'ora di differenza nella stessa città!
Fu per merito di William F. ALLEN, un ispettore delle Ferrovie, che, dopo un lungo lavoro, si riuscì a mettere d'accordo tutti e a varare, domenica 18 novembre 1883, l'Eastern Standard Time. Da quel momento tutti gli orologi delle stazioni comprese nella prima fascia oraria degli USA segnarono la stessa ora.

Fu un evento epocale accolto con enfasi dal mondo ferroviario americano che, tuttavia, ebbe ancora per anni numerosi detrattori, parlamentari compresi. L'evento segnava, di fatto, un cambiamento notevole e le opposizioni di allora paiono oggi in qualche modo giustificabili, se si considera che eravamo nell' '800, e se si pensa alle reazioni attuali ai cambiamenti: per anni taluni hanno continuato a non cambiare il loro orologio da ora solare ad ora legale.

Per far sì che i processi di cambiamento s'impongano, come l'adottare appieno un orario standard e introdurre sistemi misura del tempo adeguati, occorrono quasi sempre eventi traumatici, come la storia insegna.

Negli Stati Uniti l'evento fu il terribile incidente di Kipton nell'Ohio del 1891. A quel tempo le linee erano prevalentemente a semplice binario e gli incroci avvenivano da orario in determinate stazioni. Nella fattispecie, secondo l'orario schedulato, un treno locale, che oggi definiremmo "regionale", avrebbe dovuto incrociare e cedere il passo ad un espresso postale che non aveva soste intermedie, proprio nella stazione di Kipton.

Alcune stazioni prima, il treno locale era stato avvertito dal telegrafista di essere in ritardo e quindi di cedere il passo alla stazione precedente la stazione di Kipton: "*You are late. Stop at Elyria. Be careful, N. 4 is on time*" (Siete in ritardo. Stop a Elyria. Attenzione, il n-ro 4 è in orario).

Il macchinista consultò il proprio orologio, ma nonostante l'avvertimento, replicò "*Go to Thunder. I know my business*" (Andate a tuonare. Conosco il mestiere) sicuro di arrivare per tempo a Kipton, per incrociare il postale.

Il treno locale partì e poco meno di un miglio prima di Kipton ci fu uno scontro violento. Risultato: i macchinisti e nove agenti postali morti.

Fu aperta un'inchiesta e nella commissione fu inserito Mr. Webb C. BALL che era un esperto orologiaio di Cleveland. Dopo numerose e accurate indagini, Ball stabilì che l'orologio del macchinista si era fermato per 4 minuti e poi era ripartito, per cui era indietro di 4 minuti; 4 minuti che sarebbero bastati per arrivare in tempo a Kipton! A fine inchiesta, Ball ebbe l'incarico di fissare gli standard per gli orologi ferroviari e nel 1893 pubblicò un decalogo delle caratteristiche minime che dovevano possedere gli orologi ferroviari, necessariamente ed esclusivamente da tasca.

I suoi standard, in 9 punti, fissavano, ad esempio, la grandezza minima, i rubini, l'accuratezza: + 0 - 30 sec. a settimana, l'orologio non doveva risentire di escursioni di temperatura da 40 a 95 gradi Fahrenheit (da 4 a 35 °C).

A Ball e al suo corpo di super ispettori venne, tra l'altro, dato anche il compito di ispezionare il personale di ben 54 compagnie ferroviarie e chi veniva trovato, in servizio, con un orologio "non regolamentare", veniva sancito direttamente da questi ispettori.

Fino ad allora gli orologi in uso in America (ma c'è motivo di supporre che fosse così anche in Europa) erano i più disparati e si narra che alcuni agenti ferroviari utilizzassero, non essendoci regolamentazione, sveglie, o orologi chiamati *dollar watch*, del valore di un dollaro appunto, avuti come omaggio per l'acquisto di vestiario; orologi simili a quelli del fustino del detersivo dei nostri giorni.
Ball non possedette mai nessun'azienda produttrice di orologi, ma approvò numerosi tipi di orologio. Questa selezione portò verso il 1915 ad avere soltanto 19 tipi di orologio in uso presso le ferrovie.
Le più importanti ditte produttrici di orologi ferroviari di quel periodo furono ad esempio la Elgin National Watch Co. e la Hamilton Watch Co. Seguendo la strada tracciata da Ball, cui l'umanità deve la salvezza di tante vite umane, gli standard qualitativi degli orologi ferroviari, adottati dalle varie Reti, divennero assai severi.

Giovanni Marchi



"Ni estos kvitaj en 6 monatoj se ni ambaŭ ne pipfumos, ne trinkos vinon, ne veturos al E-aranĝoj..."

Lingva Kulturo

Startinte el konsideroj, kiuj estas evidentaj en nia praktika vivo, ke ĝenerale, oni ne multe parolas, skribas, diskutas (kaj scias) pri la lingvoj en la mondo kaj pri la evoluado kaj uzado de la lingvoj mem ekde la komenco de la "eltrovo" de la lingvokapablo fare de la homa specio, jam de jaroj mi, daŭre proponas enprofundigojn en tiuj temojn per prelegoj kaj kursoj.
Ĉu tio estas utila agado favore al Esperanto?
Multaj el ni esperantistoj, ja vere, konscias kaj spertas pri la bonegaj ecoj de la internacia lingvo kaj pri tio ni estas konvinkitaj; sed ni ĉiuj, facile kaj tre bedaŭre, ĉiutage konstatas la malfacilaĵojn konvinki aliajn homojn envolvigi kaj ekagadi por nia celo.
Ankaŭ post la plej bonaj rezultoj, ĉiam oni devas rekomenci.
Tio tre multe pensigis min jam de multaj jaroj, kaj tio devas pli multe pensigi nin ĉiujn. El tiuj pensoj venis al mi la konvinko, ke inter la multaj vojoj, laŭ kiuj ni povas marŝi, unu el tiuj povas esti tre utila al ni. Ĝi ne estas facila kaj rapide trairebla. Por sukcesi en tio, kion mi iras klarigi, ni nepre devas pli multe altigi la nivelon de nia individua kaj kolektiva lingva kulturo kaj per tio alveni al la disvastigo de la lingvaj scioj, kiuj certe favoros intereson al la lingva problemo kaj al ĝia solvo.
Fakte, ni devas proponi ne nur kur-

sojn pri Esperanto, al kiuj, en la plej bonaj cirkonstancoj partoprenas nur iuj sporadaj homoj, kiuj plej ofte poste forlasas ĉion, ĉar la movado ne kapablas montri allogajn nivelon kaj perspektivon, sed ni nepre devas montri la pravecon de niaj ideoj pruvante niajn fakajn mastradojn, do, unue akirante aŭtoritatecon kaj kredeblecon. Ecoj, kiujn certe ni nun, movade, ne havas en ĝusta kvanto kaj kvalito.

Iom provoke, mi diras, ke ne sufiĉas koni la dekses regulojn, ne sufiĉas organizi aranĝojn, dum kiuj, praktike nur inter ni, oni festas ripete datrevenojn, kiuj interesas al neniu kaj, kiuj sinsekve prezentiĝas nur pro jarpasoj, ne pro niaj ajnaj meritoj.

"*Ve! al maljunulo al kiu, pruve de sia longa ekzistado, restas neniu alia temo, escepte sia aĝo.*" skribis Seneko antaŭ dumil jaroj.

Oni ne foruzu ĉiujn energiojn por celebri senutilajn ritojn memkronigante, se oni ne volas amare konstati, ke ne plu estas fortoj por fari ion alian, kiel tro ofte okazas.

Se ekzistas estonto por la ideo de lingvo internacia kaj por nia lingvo Esperanto, ĝi devas esti preparita proponante kaj klopodante plugi en aliaj kampoj, per aliaj taŭgaj iloj, en la ekstera mondo, al kiu ni proponu interesajn allogajn sciojn, konvinkajn argumentadojn.

Tio, esence, estas, kion de longe kaj lastatempe mi provis klarigi dum kunveno en Verona antaŭ kelkaj tagoj, kie mi ankaŭ listigis miajn personajn engaĝigojn dum la pasintaj jaroj, en la nuntempo kaj proksima estonto, en diversaj lokoj ĉe universitatoj por plenkreskuloj, bibliotekoj, lernejoj, kluboj, kunvenoj kaj kongresoj, ktp.

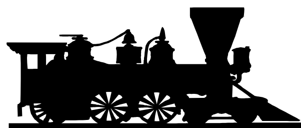
Oni diras, mi ne scias ĉu prave aŭ ne, ke parolo ekmovigas kaj ekzemplo trejnigas...

Jes, ankaŭ en la esperantaj kongresoj estas necese insisti pri tio, por ke estu forigataj la troajn memkontentigojn pri nia nur interna agado aŭ la troan necertecon, la troan timemon rilate la prezentadon de la ecoj de la zamenhofaj ideo kaj lingvo al nescianta aŭ skeptika publiko.

Eĉ, oni devas ankaŭ esti singarda(j) rilate la eŭforion, kiu venas el subitaj sukcesoj, kiuj plej ofte poste montriĝas efemeraj, kiel estas porcikonstancaj rekonoj, antaŭbalotaj deklaroj de politikistoj, gazetartikoloj, stratinaŭguroj, ktp.

Nur per virtuoza cirklo povos disvastigi korektaj scioj, kiuj estas la nepraj kondiĉoj por estigo de multe pli firmaj bazoj por daŭraj progresoj en korektaj internaciaj interrilatoj, pere de komuna, neŭtrale homa, lingvo internacia.

Se inter la legantoj estas iuj, kiuj iel same opinias, kaj kiuj deziras (kun) labori tiucele, mi jam dankas pro kontakto. *Romano Bolognesi*

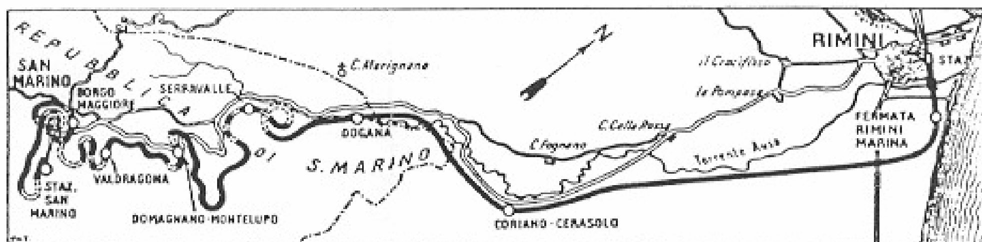


Rimini-San Marino - Mallonga vivo de fervojo

Kiu ne konas *San Marino*-n, la antikvan liberlandon, "la lazura vidado"-n, la turitajn muregojn, la poŝtmarkojn kaj la tradician gastamon, samsenta, pri tio, kun la proksima Romanja, kiu igis tion sciencon?
Malmultaj, anstataŭe, scias ke, en la ventro de Monto Titano, dormas de pli ol sesdek jaroj la vagonoj de la elektra fervojo, kiu, inter 1932 kaj 1943. kunligis la Respublikon al la stacio FS de Rimini.
La bombadoj de 1943 interrompis la linion pro la detruo de la pontoj en la ebenaĵo. La vagonoj estis remizitaj en la tunelojn, atendante pli bonajn periodojn. Bedaŭrinde la fervojo ne plu estis refunkciigita, ankaŭ se, por tio, ne estus estintaj necesaj grandaj investoj. La tuneloj estis poste fermitaj kaj la tempopaso finis la detruadon, kiun komencis la homoj.
Fakte, temis pri bela fervojo, kiu estus povanta ankoraŭ nun plenumi respektindan servon, kun karakterizaĵoj tipaj de la montaraj fervojoj, sed kun hodiaŭa funkcikapablo kaj praktikeco.
Ĝia konstruo estis decidita per konvencio inter la du Ŝtatoj la 26an de marto 1927.
Jen kiel tiamepoka kromikisto, kun tute senvola humuro, prezentas al ni la originojn de tiu decido:
« La 17an de aŭgusto 1926, Benito Mussolini, stirante de Riccione potencan *Alfa Romeo*, atingis subite kaj neatendite Portegon Sanktan Franciskon, la enirejon de la Ĉefurbo. « Rekoninte lin, oni tuj avertis la aŭtoritatojn. La novaĵo disvastiĝis fulmrapide. Dum la tuta posttagmezo, la periodo de la restado de la *Duce* ĉi supre, la popolo aklamis lin.
« Malfrupostagmeze, kun la respublika Ŝtatsekretario, Giuliano Gozi, la *Duce* kontemplis de Fratta, la dua turo el la tri turoj, sian Romanjon kaj la maron. Tute subite, rilatante al antaŭaj konversacioj faritaj kun la Ekscelenca Moŝto Gozi en Romo, pri la komunikrimedoj ekzistantaj en la Respubliko, li diris, montrante pergeste la suban ebenaĵon: "Tie, fervojo puvus tre bone alveni ĝis Serravalle". Al tio respondis la Ŝtatsekretario, ekmontrante diplomatian etan rideton: "Sed, se Via Eksceleca Moŝto volos, la fervojo povos atingi ankaŭ San Marino-n". La *Duce* atente fiksis la Ministron kaj seke aldiris: "Kaj tiam, mi volas, ke la elektra fervojo atingos San Marino-n" ».
Fakte, la strukturo de Monto Titano, superstaranta la ebenaĵon, estis la plej grava obstaklo. Oni devis atingi la 643 metran alton de San Marino, startante praktike de la marnivelo. kun evito de solvoj tipo dentorelo aŭ funikularo.
La laboroj, komencitaj la 3an de decembro 1928, daŭris ĉirkaŭ tri jarojn kaj duonon. La linio estis inaŭgurita la 11an de junio 1932. Ĝi longis 32 kilometrojn, el kiuj 12 sur itala teritorio. Laŭ la fervojo estis kvar sta-

cioj (San Marino, Borgo Maggiore, Serravalle kaj Rimini) kaj kvin haltejoj.
Entute estis 17 tuneloj por sume km 3,912; krome oni konstruis tri pontojn super la torento Ausa, tri trispanajn viaduktojn, du subpasejojn ĉe la nacia aŭtovojo kaj ĉrkaŭ ducent manverkojn.
La ŝpuro estis m 0,950 larĝa, tradicie uzata ĉe duarangaj fervojoj; la trakekipaĵo kun reloj tipo *Vignole*, 25,4 Kg/m.
La kurentprovizado disponis pri komplete aŭtomata rektifila substacio, kapabla konverti trifazan alternan kurenton je 30.000 voltoj al unufaza kontinua kurento je 3.000 voltoj, t.e. la uzata tensio. La motorvagonoj, ekipitaj per 4 motoroj je kontinua kurento kun po 110 HP, povis veturi (kun remorko) ĝis 65 km/h laŭ la ebenaj traksekcioj kaj je 32 km/h laŭ la plej kruta deklivejo je 45‰.
La tutan veturadon, inkluzive de tempohaltoj, oni laŭiris en 53 minutoj (nun la aŭtomobila servo bezonas ne malpli ol 45). Kompletigis la ekipadon de la trakveturilaro speciala salonetvagono reservita por la Altaj Aŭtoritatoj (ĝi povis manki!) kaj malgranda varvagonstoko.
La klasoj estis nur du: unua kaj tria, ambaŭ dignaj, kun elektrikaj varmigado kaj lumigado.
La telefonaj kaj signalaparataroj permesis tutlinian reguligadan sistemon. Interesa estis ankaŭ la aŭtomata bremsadsistemo, t.d. "kun mortinto", kapabla haltigi la trajnon kaze de misfarto de la lokomotivisto.
La pasaĝervagonoj estis farbitaj per la sanmarinaj koloroj, blanka kaj lazura, kaj surhavis la blazonojn de la du Ŝtatoj.
Tiu internacia fervojo, dun ĉirkaŭ jardeko, plenumis bonan servon, allogante multnombrajn turistojn, kiuj, tiam jam, frekventis la Romanjo-marbordon.
La postmilita periodo alportis pli gravajn problemojn kaj, tuj poste, novajn konceptojn. Pri la fervojo Rimini-San Marino oni ne plu parolis. Pri tio eble influis ankaŭ ĝia aparteno al privata Kompanio (Veneta-Emilia Fervojoj kaj Tramvojoj) kunigante ĝin al la destino de aliaj duarangaj linioj detruitaj de la milito kaj ne plu rekonstruitaj.

RoBo

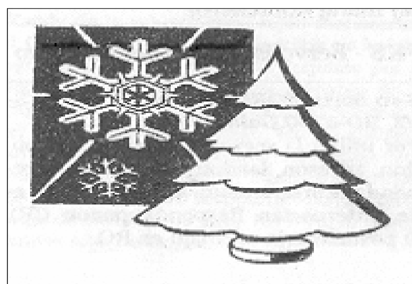


Rimini-San Marino - Breve vita di una ferrovia

Chi non conosce San Marino, l'antica terra della libertà, "l'azzurra vision", le mura turrite, i francobolli e la tradizionale ospitalità, comune, in questo, alla vicina Romagna che ne ha fatto una scienza?
Pochi invece sanno che, nelle viscere del Monte Titano, dormono, ormai da oltre sessant'anni, le vetture della ferrovia elettrica che, dal 1932 al 1943, collegava la Repubblica alla stazione FS di Rimini.
I bombardamenti del 1943 avevano interrotto la linea con la distruzione dei ponti di pianura. Le vetture vennero ricoverate, in attesa di tempi migliori, nei tratti in galleria. Purtroppo la ferrovia non venne riattivata, anche se, per farlo, non sarebbero stati necessari grossi investimenti. Le gallerie sono poi state chiuse ed il tempo ha terminato l'opera di distruzione iniziata dagli uomini.
Si trattava purtroppo di una bella ferrovia, che avrebbe potuto anche oggi svolgere un servizio di tutto rispetto, dalle caratteristiche tipiche delle ferrovie di montagna di un tempo, ma con l'efficienza e la praticità di oggi.
La sua costruzione venne decisa con una convenzione fra i due Stati il 26 marzo 1927.
Ecco come un cronista dell'epoca, con umorismo del tutto involontario, ci presenta le origini di quella decisione:
«Il 17 agosto 1926 Benito Mussolini, pilotando una potente Alfa Romeo giungeva improvvisamente e inaspettatamente da Riccione a Porta S. Francesco, l'ingresso alla Capitale. « Riconosciuto, furono immediatamente avvertite le Autorità. La notizia si diffuse in un baleno. Il popolo per tutto il pomeriggio, il tempo che il Duce si trattenne quassù, lo acclamò.
« Sul tardo pomeriggio, col Segretario di Stato della Repubblica, Giuliano Gozi, il Duce contemplava dalla Fratta, la seconda delle tre torri, la sua Romagna e il mare. A un tratto, riferendosi a precedenti colloqui avuti con S.E. Gozi in Roma, sui mezzi di comunicazione esistenti in Repubblica, uscì a dire, indicando col braccio la piana sottostante: "Qui una ferrovia potrebbe benissimo arrivare fino a Serravalle". Al che rispose il Segretario di Stato, accennando un diplomatico e lieve sorriso: "Ma se S.E. vorrà, la ferrovia potrà arrivare fino a S. Marino". Il Duce fissò attentamente il Segretario di Stato e soggiunse secco: "E allora voglio che la ferrovia elettrica arrivi fino a S. Marino" ».
In effetti, la conformazione del Monte Titano, strapiombante sulla pianura, rappresentava l'ostacolo più rilevante, Si trattava di raggiungere i 643 metri di S. Marino partendo praticamente dal livello del mare ed evitando il ricorso a soluzioni tipo cremagliera o funicolare.

I lavori, iniziati il 3 dicembre 1928, durarono circa tre anni e mezzo. La linea venne inaugurata l'11 giugno 1932. Misurava 32 chilometri, di cui 12 in territorio italiano. Sul percorso vi erano quattro stazioni (S. Marino, Borgo Maggiore, Serravalle e Rimini) e cinque fermate.
Vi erano complessivamente 17 gallerie per km 3.912; furono costruiti inoltre tre ponti sul torrente Ausa, tre viadotti a tre luci, due sottopassaggi della strada Nazionale e circa duecento manufatti minori.
Lo scartamento era di m 0,950, tradizionalmente impiegato nelle ferrovie secondarie; l'armamento, con rotaie tipo *Vignole*, da 25,4 kg/m.
Per l'alimentazione la linea disponeva di una sottostazione di conversione, completamente automatica, in grado di convertire corrente alternata trifase a 30.000 volt in corrente continua monofase a 3.000 volt, la tensione d'impiego. Le automotrici, equipaggiate con 4 motori a c.c. da 110 HP ciascuno, potevano viaggiare (con rimorchio) a 65 km/ora sui tratti in piano e 32 sulla massima pendenza del 45‰.
L'intero percorso, fermate comprese, veniva coperto in 53 minuti (oggi il servizio automobilistico di linea ne impiega non meno di 45). Completava la dotazione del materiale rotabile la carrozza speciale a saloncino riservata alle Alte Autorità (poteva mancare!) ed un piccolo parco di carri merci.
Le classi erano soltanto due: la prima e la terza, entrambe decorose, riscaldamento elettrico ed illuminazione compresi.
Le attrezzature telefoniche e di segnalamento consentivano l'esercizio a Dirigenza Unica. Interessante anche il dispositivo di frenatura detto "uomo morto", in grado di arrestare il treno in caso di malore del conducente.

Le vetture erano dipinte coi colori sammarinesi, bianco e celeste, e portavano gli stemmi dei due Stati.
Questa ferrovia internazionale svolse, per circa un decennio, un buon servizio, richiamando numerosi turisti che, già allora, frequentavano la riviera romagnola.
Il dopoguerra portò più gravi problemi e, subito dopo, nuove concezioni. Della Rimini-S. Marino non si parlò più, Per questo forse influì la sua appartenenza ad una Società privata (la Veneto-Emiliana di ferrovie e tranvie) accomunandone le sorti con le altre linee secondarie distrutte dalla guerra e non più ricostruite. RoBo



(Continua da pagina 15)
sere stampato. Una volta registrata la presenza, ed aggiornato il sistema, tutti gli altri agenti che sono associati al treno, ed il centro organizzativo,

Stacioj de la eks-Fervoio Rimini-San Marino

	(1) Km	(2) m	(3) km	(4) m	(5) ‰
Rimini FS	0,000	4	=	=	=
Rimini-Marina	1,200	3	1,200	-1	-0,8
Coriano-Cerasolo	10,100	50	8,900	47	5,3
Dogana (landlima stacio)	13,800	67	3,700	17	4,6
Serravalle	16,900	134	3,100	67	21,6
Domagnano-Montelupo	23,000	314	6,100	180	29,5
Valdragone	25,000	392	2,000	78	39,0
Borgomaggiore	28,200	493	3,200	101	31,6
San Marino Città	32,000	643	3,800	150	39,5
La tuta longo	32,000	639	=	=	20,0

(1) Distancoj el Rimini km; (2) Alto s.m.n.; (3) Sekcia longo; (4) Nivela diferenco; (5) Mezuma ascendo

sono a conoscenza dell’avvenuta regolarizzazione di quel viaggiatore. Se un viaggiatore non parte o cambia treno, entro un ora dopo la partenza del treno, deve comunicare col centro, per dare disposizioni su cosa fare, altrimenti si ritiene che abbia utilizzato il treno prenotato e che per qualsiasi motivo non sia stato regolarizzato, per cui non potrà in seguito chiedere alcun rimborso.

Questo sistema è stato possibile grazie alla dotazione del personale viaggiante di un piccolo computer, con un programma apposito, che gli permette di essere collegato in rete, durante tutta la durata del servizio, ed accedere a tutte le informazioni in tempo reale. Oltre all’uso per i biglietti elettronici, il personale può verificare, tramite il sistema del controllo della marcia dei treni (Mercurio), l’andamento dei treni circolanti quel giorno, e associato al treno, la disponibilità dei posti per quel treno Eurostar, accedere all’orario ufficiale, all’orario per treno, ecc.. Un altro programma consente di accedere al sistema di bigliettazione: impostato il numero del treno vengono visualizzate tutte le fermate. Dopo aver scelto le due fermate di partenza ed arrivo, e digitato appositi codici, si imposta il biglietto e si invia per la stampa, che viene effettuata da una stampante portatile collegata senza fili. Il palmare è utilizzabile anche come telefono cellulare, da cui è possibile contattare tutti i numeri del circuito ferroviario, e digitando il numero del treno ed il codice del rispettivo macchinista o capotreno, è possibile contattare direttamente il personale in servizio su quel treno.

Per chi lavora sul treno è un grande aiuto e nel tempo sostituirà molte disposizioni cartacee, che ancora oggi abbondano, e che, inoltre, costituiscono peso da portarsi dietro. *ViTo*

Humuro

SCII LINGVOJN

Sviso vizitas Sidnejon, en Aŭstralio. Li luas aŭtomobilon kaj forveturas. Por ricevi informon li alproksimiĝas al bushaltejo, kie staras du viroj.

- Entschuldigung, koennen Sie Deutsch sprechen? – demandas ilin.

Gape la du rigardas unu la alian...

- Excusez-moi, parlez vous Francais? - reprovas la sviso.

La viroj ankoraŭ restas kosternitaj.

- Parlate italiano?

Denove la du rigardas reciproke senresponde.

- Hablan ustedes Español?

Ankoraŭ nenio. Tial la sviso foriras elreviĝinta.

Poste, unu ela la du lokuloj diras (angle) al la alia: - Eble ni devus lerni iun fremdan lingvon.

Kial? - estas la respondo - tiu ulo konas multajn lingvoj kaj ili ne utilas al li!

EKZAMENOJ

- Ĉu vere, ke vi denove ne sukcesis superi la ekzamenon pri Esperanto?

- Ho, jes! Bedaŭrinde oni demandis al mi la samajn regulojn de la alia fojo!

En Placo Sankta Petro en Romo

Ni varme gratulas la s-anojn, kiuj agis je la pasintaj Kristnasko-tago kaj en la Pasko-tago, por la grava diskonigo en mond-televido de la naŭ belaj paneloj kun la surskribo "ESPERANTO", dum la papaj benadoj en pli ol sesdek lingvoj, inter kiuj ja nia Esperanto.

Aforismoj pri lingvoj

Ĉiu eldiro, kiun persono vortigas aŭ komprenas estas tute nova vortkombino, kiu unuafoje aperas en la universa historio. *Chomsky*

Pro manko de universala lingvo dum mondkongresoj oni interkompreniĝas malbone. Esperanto solvus ĉion. *Compton*

Esperanto ege utilos al ĉiuj. *De Amicis*

La naturo de vortoj estas nur konvencia *.Democrito*

Ekde kiam, pro scienca kaŭzoj, mi ekokupiĝis pri Esperanto, mi ŝanĝis sintenon. Mi lernis ĝin konstatante ke ĝi estas inteligente konstruata, kaj ke ĝi havas tre belan historion. Lingvistike ĝi vere sekvas kriteriojn de ekonomio kaj efiko. *Eco*

FKS - Fervojista Koresponda Servo = Servizio Corrispondenza Ferrovieri

S-ro Aldea DAN-DRAGOS , Sos. N. ***Titulescu 14, B1 21, Ap. 69, RO-78152 Bucaresti (Romanio).***

Por utiligi la servon, bv indiki: nomon, aĝon, adreson, landon de dezirata korespondant(in)o, temojn, ktp. Aldonu, se eble, Internacian Respondkuponon (IR), aŭ pm-ojn validajn en RO.
Per utilizzare il servizio, indicare: nome, età, indirizzo, paese del(la) corrispondente, temi, ecc. Allegare, se possibile, un Buono di Risposta Internazionale (IR), o francobolli validi in RO.

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO*

Chiave = *Slosîlo* (3,4,2,2,5): *Proverbo zamenhofa.*

O	**K**	**S**	**A**	**K**	**N**	**A**	**L**	**F**	**Ŭ**	**A**	**B**	**M**	**A**
E	**I**	**T**	**P**	**O**	**D**	**O**	**Z**	**I**	**P**	**E**	**A**	**N**	**O**
N	**R**	**C**	**O**	**N**	**E**	**R**	**L**	**N**	**B**	**R**	**O**	**I**	**R**
A	**U**	**B**	**A**	**A**	**N**	**E**	**L**	**P**	**N**	**E**	**L**	**P**	**T**
R	**R**	**R**	**K**	**R**	**T**	**H**	**O**	**A**	**O**	**P**	**R**	**I**	**Ĉ**
E	**G**	**E**	**L**	**N**	**O**	**S**	**E**	**G**	**R**	**O**	**F**	**E**	**N**
T	**I**	**P**	**A**	**E**	**S**	**T**	**R**	**E**	**M**	**A**	**A**	**D**	**U**
I	**A**	**I**	**M**	**A**	**T**	**O**	**S**	**O**	**O**	**T**	**N**	**O**	**K**
D	**U**	**O**	**A**	**O**	**A**	**L**	**T**	**E**	**R**	**N**	**A**	**D**	**O**
E	**R**	**O**	**D**	**O**	**N**	**O**	**B**	**A**	**R**	**T**	**K**	**L**	**O**
M	**N**	**D**	**O**	**R**	**G**	**N**	**B**	**N**	**K**	**V**	**O**	**T**	**O**
N	**T**	**R**	**I**	**O**	**A**	**O**	**O**	**O**	**E**	**R**	**U**	**M**	**N**
E	**U**	**A**	**I**	**A**	**R**	**M**	**I**	**T**	**A**	**P**	**E**	**T**	**O**
S	**O**	**N**	**T**	**I**	**N**	**T**	**I**	**L**	**O**	**O**	**A**	**M**	**O**

Cerca e riquadra con la matita ogni parole nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Diversaj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

Aklamado	Alternado	Ambaŭflanka	Ami	Amo	Ano
Armita	Arta	Bonodore	Bori	Ĉirpo	Dentostanga
Dia	Dono	Duo	Emo	Epizodo	Estrema
Finpage	For	Granda	Heroa	Kirurgia	Kona
Konto	Kun	Kvoto	Lankasko	Laro	Lege
Libere	Mardo	Marna	Mato	Mediteraneo	Merkato
Nardo	Neforgeso	Nodo	Normo	Noto	Nuko
Nun	Ogro	Oka	Opere	Oro	Peano
Per	Peto	Piedo	Plenplena	Pro	Puto
Rabo	Rando	Rano	Reno	Restoracio	Rodo
Romeo	Senmedite	Servuto	Sontintilo	Stolono	Suro
Tie	Tifa	Tio	Tipa	Tona	Trabo
Trabori	Trio	Troa			

Solvo de la lastnumera vortludo: LA ĜOJA PODIO

L e g g e r e l ' E s p e r a n t o

✭ L' **Esperanto** è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta correttamente. Per i non esperantisti, ecco **t u t t e** le regole.

✭ La **lettura** delle parole è semplice: l' **accento tonico** (il peso della voce) cade **sempre** sulla **penultima vocale** della parola.

✭ L'**a l f a b e t o** è formato da 28 lettere; cinque, **a e i o u**, sono vocali, le altre 23 sono consonanti.

a	b	c	ĉ	d	e	f	g	ĝ	h	ĥ	i	j	ĵ
k	l	m	n	o	p	r	s	ŝ	t	u	ŭ	v	z

✭ L' Esperanto è l' **unica lingua fonetica**: **si legge come si scrive** e **si scrive come si legge:** ogni lettera ha sempre il suo suono; ogni suono corrisponde alla sua lettera. In italiano mancano solo i suoni di **h**, **ĥ**, **ĵ**, che però sono facili perché noti ed usati in molte lingue.

✭ Ecco la pronuncia delle lettere che **non coincidono** con l'italiano:

c	come la *z* sorda della parola *palazzo* (palaco)
ĉ	come la *c* palatale di *felice* (feliĉa)
g	come il gruppo gutturale *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)
ĝ	come la *g* palatale di *villaggio* (vilaĝo)
h	aspirata leggera (herbo); pronunciarla sempre!
ĥ	aspirata forte (ĥolero), come il gruppo *ch* tedesco (*bach*)
ĵ	strisciata (ĵeti), circa come *sg* in *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)
k	come il gruppo gutturale *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)
s	come la *s* sorda in *sale* (salo)
ŝ	come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)
z	come la *s* sonora di *museo* (muzeo)
j	j e ŭ sono considerate consonanti e suonano come le *i* e *u* brevi nelle
ŭ	[parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo).

Ni semas kaj semas, konstante.